الجامعة اللبنانيّة_ الفرع الأوّل

كلّية الحقوق والعلوم السياسيّة والإداريّة

-العمادة-

إدارة مطار رفيق الحريري الدّولي: تحدّيات وآفاق

تقرير حول أعمال التّدريب في مطار رفيق الحريري الدّولي _ بيروت خلال المدّة الزمنيّة الواقعة بين شهري نيسان وأيلول 2022 .

أُعدّ لنيل شهادة الماستر المهني في العلوم السّياسيّة_ قسم التّخطيط والإدارة

إعداد الطّالبة: فرح فيّاض

لجنة المناقشة

الدكتور وليد سليم صافي	أستاذ مساعد	رئيساً
الدكتور رامي عبد القادر الصيادي	أستاذ مساعد	عضواً
الدكتورعلي محمود شكر	أستاذ	عضواً

2023

الجامعة اللّبنانيّة غير مسؤولة عن الآراء الواردة في هذه الرّسالة، وهي تعبّر عن رأي صاحبها فحسب.

شُكر

الشّكر والثناء لله عزّ وجلّ أوّلاً على نعمة الصّبر والقدرة على إنجاز العمل، ولله الحمد على نعمة العقل.

كما لا يسعني إلّا ان أخصّ بأسمى عبارات الثّناء والتّقدير الى الدكتور الفاضل وليد صافي لما قدّمه لي من جُهد ونُصح ومعرفة بإشرافه على هذا التّقرير، فلولاه لما شعرتُ بمتعة العمل على إجاز رسالتي، فله منّي كلّ الشّكر والإمتنان.

وأتقدّم بالشّكر والتّقدير الى أهلي وأصدقائي لدعمهم المتواصل لي للسير على دروب العلم.

إهداء

أهدي هذا العمل **الى** نفسي التي تحمّلت ظروف الحياة في بلدنا الحبيب لبنان ولم تقبل الإستسلام برغم المصاعب.

الى داعمي وسندي الأوّل أمّي الحبيبة عنوان التّضحية والمحبة.

الى أبي العزيز قدوتي وملجأي.

الى اخوتي رفقاء دربي .

لائحة المُصطلحات المُختصرة

- الإيكاو ICAO: منظّمة الطّيران المدني الدولي.International Civil Aviation organization .
- MEA: شركة الطّيران الوطنيّة.
- TMA: خطوط طيران البحر المتوسط.
- LIA: والخطوط الجويّة الّلبنانية الدّوليّة.
- BHS: نظام تفتيش الأمتعة المسجّلة.
- TSA: إدارة أمن النّقل
- EDS: جهاز الكشف على المتفجّرات.
- XRAY: آلات الكشف بالأشعّة السّينيّة.
- DGAC: Direction générale de l’aviation civile المديرية العامة للطيران المدني.
- PSA: البرنامج الأمني للمطار.

المُلخَّص

تهدُف هذه الدّراسة إلى التعرُّف على التشريعات الدّوليّة للمطارات و ضرورة تطبيق المعايير الدّوليّة الموضوعة من قبل منظّمة الطّيران المدني الدّولي الإيكاو (ICAO) لأمن المطارت التي ظهرت نتيجةً لتطوّر قطاع النّقل الجوّي وما له من أهميّة في الإقتصاد العالمي خاصّةً بعد أحدث 11 أيلول 2001 الإرهابيّة في الولايات المتّحدة الأميركيّة. وتسليط الضّوء على مطار "رفيق الحريري الدّولي" والتّعرّف على تفاصيله وكيفيّة إدارته ومدى تطبيقه لهذه المعايير ، ومدى تأثير التّحديات التي يمر بها لبنان بشكل عام والمطار بشكل خاص على قدرتة التّطبيقيّة لمعايير الأمن الدّوليّة بإعتباره أهم المرافق الحيويّة في لبنان إقتصادياً ،حيث ركّزت هذه الدّراسة على الثّغرات الإداريّة والأمنيّة التي يعاني منها جهاز أمن المطار والمديريّة العامّة للطيران المدني مقترحةً بعض الحلول والمقترحات التي يمكن بدورها تقليص الفارق بين النّقص الموجود بين هذه الثّغرات والإجراءت الأمنيّة المنصوص عليها في إتّفاقيّة الطّيران المدني الدّوليّة.

الكلمات المفتاحيّة: قطاع النّقل الجوّي، الطّيران المدني، أمن المطارات، حركة الدّخول والخروج، الملاحة الجويّة، جهاز أمن المطار، منظّمة الطّيران المدني الدولي " الإيكاو ICAO "، أفعال تدخُّل غير مشروعة، إعتداءات إرهابيّة، المعايير الدوليّة، الإختراقات الأمنيّة للمطار، أمن مطار بيروت، المديريّة العامّة للطّيران المدني، التّدريب العملي في المطار، الأمن الوقائي، القرصنة الجويّة، إتّفاقيّة الطّيران المدني الدّولي (إتّفاقيّة شيكاغو)، الملحق رقم 17 من اتفاقية شيكاغو، الوثيقة 8973: دليل الأمن لحماية الطّيران المدني، إتّفاقيّة طوكيو1963، إتّفاقيّة لاهاي 1970، إتّفاقيّة مونتريال 1971، الإرهاب الدّولي، النّظام الدّولي، الإرهاب السّياسي، قوائم حظر الطّيران، معايير الإيكاو لخطّة الطّوارئ، نظام تفتيش الأمتعة المسجّلة BHS، مركز التدريب لتعزيز أمن المطار" CERSA"، برنامج التّدقيق الدّولي AUDIT، التكامل الأمني، الخصخصة، نظام حماية CPTED.

This study aims to identify international legislation for airports and the necessity of applying international standards set by the International Civil Aviation Organization (ICAO) for airport security, which emerged as a result of the development of the air transport sector and its importance in the global economy, especially after the terrorist attacks of September 11, 2001 in the United States of America. Shedding light on “Rafic Hariri International Airport” and learning about its details, how it is managed, the extent of its application of these standards, and the extent to which the challenges that Lebanon is going through in general and the airport

in particular affect its ability to implement international security standards, as it is the most important economically vital facility in Lebanon, as this study focused on The administrative and security gaps that the Airport Security Service and the General Directorate of Civil Aviation suffer from, proposing some solutions and proposals that can in turn reduce the difference between the shortcomings that exist between these gaps and the security procedures stipulated in the International Civil Aviation Convention.

Key words: Air Transport Sector, Civil Aviation, Airport Security, Entry and Exit Movement, Air Navigation, Airport Security Service, International Civil Aviation Organization "ICAO", Unlawful Acts of Interference, Terrorist Attacks, International Standards, Airport Security Breaches, Beirut Airport Security, Directorate General Civil Aviation, practical training at the airport, preventive security, air piracy, the International Civil Aviation Convention (Chicago Convention), Annex No. 17 of the Chicago Convention, Document 8973: Security Manual for the Protection of Civil Aviation, Tokyo Convention 1963, Hague Convention 1970, Montreal Convention 1971 , international terrorism, the international system, political terrorism, no-fly lists,ICAO Standards for Emergency Planning, BHS Checked Baggage Inspection System, CERSA, AUDIT, Security Integration, Privatization, CPTED Protection System.

المقدّمة

يتميّز قطاع النّقل الجوّي بدور هام في الإقتصاد العالمي، حيثُ تُعزّز خدمة النّقل الجوّي الآمن على التّواصل في مجالات التّجارة والسّياحة كذلك كروابط سياسيّة وثقافيّة بين دول العالم. وتُعتبر المطارات الجويّة من المنشآت الإقتصاديّة والتّجاريّة المهمّة وواجهة حضاريّة في جميع أنحاء العالم.

ولأهميّة عالم المطارات الكبيرة أصبح هنالك علوم مستقلّة ومختصّة بها لتطويرها والنّهوض بها مع زيادة التّحديات العالميّة الجديدة، ومن هذه العلوم الأمن والسلامة والملاحة الجويّة والنّقل الجوي والتّشغيل والإنشاء والتّصميم والموارد الماليّة وغيرها. وقد أصبحت العلوم المتعلّقة بالمطارات تُدرّس على المستوى الجامعي والدّراسات العليا وخاصّة في الدّول المتقدّمة والتي أُنشأت من أجلها جامعات متخصّصة ومستقلّة. كما تأسّست منظّمات دوليّة كبيرة تهتم بشؤون المطارات والطّيران المدني، ولطالما سمعنا مقولة شهيرة أنّ المطار هو واجهة البلد خصوصاً فيما يتعلّق بحداثته وشكله الهندسي وإجراءاته الأمنيّة وطريقة تعامل موظّفيه ما يُعطي ذلك إنطباعاً جيّداً عن البلد والعكس صحيح.

لقد أثبتت الوقائع الأمنيّة تأثيرها و بشكل كبير على المسافرين لا سيّما عندما تؤدّي هذه الوقائع إلى إصابات وخسائر في الأرواح. ولعلّ الحدث الأبرز في تاريخ أمن المطارات والطيران كانت أحداث 11 ايلول/ سبتمبر 2001 في الولايات المتّحدة الأميركيّة والتي فرضت تحدّيات كبيرة على هذا القطاع، لا سيّما لجهة إيلاء الإجراءات الأمنيّة حيّزاً كبيراً في مجال صناعة الطّيران المدني وتشديدها بشكل كبير فكانت بمثابة نقطة تحوّل في عالم أمن المطارات، حيثُ قَسَّمَت هذا العالم الى مرحلتين: ما قبل أحداث 11 أيلول

عام 2001، وما بعدها من أحداث إرهابيّة طالت المطارات في العديد من دول العالم والأمثلة على ذلك كثيرة.

يُعتبر المطار من أهم منافذ الدّخول والخروج للدولة إضافةً إلى أنّه مصدر للدخل القومي خاصّةً في **لبنان**، وقد تتعرّض أي دولة عن طريق مطاراتها للإختراق والإرهاب من خلال أعدائها أو غيرهم من منظّمات عابثين بالأمن، بهدف توجيه رسائل أمنيّة أو القيام بأعمال غير مشروعة بحثاً عن مصالحهم سواء داخليّة أو خارجيّة. لذلك تحرص الدولة دائماً على تأمين حدودها وفرض حمايتها ولا تسمح بالدّخول أو الخروج إلّا عبر المنافذ المعتمدة رسميّاً، ما يضمن تحقيق السّيطرة الأمنيّة وضبط حركة الدخول والخروج وفق القوانين والتّشريعات النافذة.

يفرض القدر الجغرافي للبنان، هذا البلد الذي تبلغ مساحته 10452 كم بأنْ يكون مطاره المعروف بإسم " **مطار رفيق الحريري الدولي**" **هو المطار العامل الوحيد فيه**، وهو على عاتقه كل حركة الدّخول والخروج ضمن المنافذ الرسميّة الجويّة، بناء على هذا الدور قام الشّهيد الرّئيس رفيق الحريري بالتّركيز على خطّة إعمار مطار بيروت لما له من أهميّة إقتصاديّة وسياحيّة. وقد تمّ تحديثه لتصبح قدرته الإستيعابيّة 6 ملايين شخص سنويًا مع احتمال توسيعه لإستيعاب 16 مليوناً. وبالطّبع واجه مطار بيروت تحدّيات كبيرة، تعرّضت لها مطارات عالميّة متعددة بعد أحداث 11 أيلول عام 2001 وهذا ما طرح تساؤلات عديدة عن قدراته لمواكبة المستجدات الأمنيّة والتشغيليّة ومدى مطابقتها للمعايير العالميّة. من هنا تأتي أهميّة جهاز أمن المطار الذي يضُم مختلف الأجهزة الأمنيّة اللّبنانيّة، والذي انشئ بموجب المرسوم رقم 1540 تاريخ 1978/11/25 القاضي بإنشاء جهاز خاص؛ مهمّته الدفاع عن المطار وحفظ الأمن فيه والإشراف على

كافّة التدابير المفروضة. وقد حدّد المرسوم رقم 5137 تاريخ 1982/4/22 شروط تطبيق المرسوم رقم 1540، وصلاحيّات قائد جهاز أمن المطار وعلاقته مع الإدارات الرّسميّة والأجهزة الأمنيّة التابعة لها.

أوّلاً: أهميّة البحث

تكمُن أهميّة دراستنا في الدّور الذي يلعبه مطار رفيق الحريري الدّولي، كأهم المرافق الحيويّة في لبنان، اذ يتمتّع بقيمة إقتصاديّة كبيرة. فالمطار هو واجهة البلد إذ يعطي صورة دقيقة عن القدرات الأمنيّة والتّنظيميّة والإداريّة للدولة. وهذه الدّراسة من شأنها ان تبحث في واقع مطار بيروت لتتفحّص ما اذا كان المطار فعلاً لديه خطّة شاملة لحمايته وتطوير إجراءات الحماية فيه أم لا.

كما تكمُن أهميّة البحث أيضاً في التّعرّف على المعايير الموضوعة من قبل منظّمة الطّيران المدني الدولي " **الإيكاو ICAO** " في الجوانب المتّصلة بأمن المطارات كافّة. وفي تقديم توصيات من شأنها تضييق الفجوة بين القواعد القياسيّة الموضوعة من قبل "**الإيكاو**" في مجال أمن المطارات والإجراءات المطبّقة عمليّاً في مطار رفيق الحريري الدّولي.

ثانيّاً: سبب إختيار الموضوع وأهدافه

يُمكن تبيان أهمّ الأسباب التي أدّت الى إختيار الموضوع في النّقاط التّالية:

_ أكاديميّاً كوني طالبةً في كليّة الحقوق والعلوم السّياسيّة والإداريّة قسم التّخطيط والإدارة العامّة و معالجة قطاع وازن (قطاع النّقل الجوّي) في الاقتصاد العالمي ومعالجته بحسب الأصول المُتّبعة ترفع من مستوى معارفي النّظريّة والعمليّة.

_ التّعرّف على واقع مطار رفيق الحريري الدّولي من خلال الجانب الميداني.

_ التّعرّف على المعايير الموضوعة من قبل **منظّمة الإيكاو** في الجوانب المُتّصلة بأمن المطارات كافّة.

– الإهتمام الشّخصي لدراسة هذا الموضوع كون مطار رفيق الحريري الدّولي هو مركز عملي لعشر سنوات متتالية.

أمّا **أهداف** التقرير فهي:

– تحليل الواقع الأمني والتّدابير المتّخذة والأجهزة الأمنيّة بغية إقتراح الإجراءات اللّازمة للحؤول دون تعرّض مطار الرّئيس رفيق الحريري الدّولي لعمل إرهابيّ وذلك بعد تحديد الأخطار والثّغرات ونقاط الضّعف المتأتّية عن طبيعة موقع المطار، وواقع العمل داخله من جهة، وعن الأوضاع غير المستقرّة، التي تسمح بالقيام بالأعمال الإرهابيّة والتّخريبيّة.

_ تقديم توصيات من شأنها مطابقة القواعد القياسيّة الموضوعة من قبل منظّمة الإيكاو في مجال أمن المطارات مع القواعد القياسيّة المطبّقة حالياً في مطار رفيق الحريري الدّولي _ بيروت.

<u>ثالثاً: الإشكاليّة</u>

بعد أحداث 11 أيلول 2001 وما تبعها من أحداث تبيّن أنّ أمن المطارات والطّيران هو عرضةً دائماً لأفعال تدخُّل غير مشروع وإعتداءات إرهابيّة مُستمرّة، فكان لا بُدّ من إتّخاذ تدابير وإجراءات لتحييد هذه الإعتداءات والتّعامل معها. الأمر الذي **يطرح الإشكاليّة المتعلّقة بالقدرة على تطبيق المعايير التي وضعتها منظّمة الإيكاو في ظل هذه المستجدّات، والعمل على توحيد الإجراءات الأمنيّة المتخذة في مطارات العالم كافّة. وهل تُطبّق الأجهزة المختصّة في مطار رفيق الحريري الدّولي المعايير العالميّة الموضوعة من قبل**

الإيكاو بدقّة ؟ وهل تركيبة الأجهزة الأمنيّة في مطار بيروت تسمح بالعمل بفاعليّة لمنع الإختراقات الأمنيّة للمطار؟

رابعاً: الفرضيّات

تنطلق هذه الدراسة من عدّة فرضيّات مهمّة مفادها أنّ:

_ تعدّد الأجهزة الأمنيّة المُوكلة لها حفظ أمن مطار رفيق الحريري الدّولي، تؤدّي الى تضارب الصّلاحيّات وتراجع في فعاليّات الأداء.

_ بقدر ما ترتفع المخاطر في المطارات بقدر ما يتأثّر مطار رفيق الحريري الدّولي بهذه المخاطر.

_ أحداث 11 أيلول 2001 على أمن المطارات رفعت المخاطر على أمن مطار بيروت.

– المخاطر الإرهابيّة التي ظهرت في لبنان رفعت من درجة المخاطر على أمن مطاره.

خامساً: المناهج المُتّبعة

إستعنّا في دراستنا بعدّة مناهج علميّة، أولاً: **المنهج الوصفيّ والتّحليلي** الذي يقوم على وصف الظّاهرة موضع الدّراسة، فيصفُها وصفاً دقيقاً محدّداً أبعادها المتعدّدة، ويُحلُّلها بأسلوب علميّ منطقيّ يستجيب لمتطلّبات البحث العلميّ. وثانياً: **المنهج الإستقرائي** الذي يرتكز على وضع الفرضيّات المُمكنة لماهيّة الأخطار التي تهدّد أمنَ المطار، ومن ثمّ التوصّل إلى الإستنتاجات المنطقيّةِ في معالجة هذه الأخطار. كذلك إعتمدنا على أسلوب الملاحظة "**Observation**" في ما يخصّ أداء الموظّفين والأجهزة وإستجابتهم للمهام المطلوبة.

سادساً: معوّقات الدراسة

من أبرز الصّعوبات التي واجهتنا في إعداد التّقرير:

_ الحصول على الوثائق والتّقارير والمعلومات المرتبطة بموضوع أمن مطار الرّئيس رفيق الحريري، لإدارجها في سياقِ البحث.

_ الثّقافة السّائدة لدى أغلبيّة موظّفي الطّيران المدني لم تساعد بالتّعاون وخاصّة بإعطاء المستندات والوثائق.

_ صعوبة الإحاطة بالمعطيات والتّفاصيل لعمل الأجهزة الأمنيّة والمدنيّة في المطار.

_ عدم إمكانية إدراج معلومات سريّة تفيد البحث.

_ وقلّة المراجع المكتوبة الحديثة التي تتناول هذا الموضوع.

سابعاً : الحدود المكانيّة والزمانيّة

لقد فرضت طبيعة التّدريب الحدود المكانيّة في مبنى مطار رفيق الحريري الدّولي الكائن في العاصمة بيروت، وتحديداً في مكتب الشّرطة السياحيّة الإقليمي التّابع لوحدة الشّرطة القضائيّة. إضافةً إلى مكاتب وأقسام أخرى وجولات ميدانيّة وبعض المقابلات التي سنأتي على الاستشهاد بمضامينها في سياق البّحث، أمّا المدّة الزمنيّة فقد فاقت فترة التّدريب المقدّرة بنحو 250 ساعة لمدّة شهرين، وتراوحت بين شهر نيسان ولغاية شهر أيلول من العام 2022.

ثامناً: أقسام الدّراسة

يُقسم البحث الى فصلين، الفصل الأوّل سيتناول دراسة وصفيّة لواحد من أهم المرافق العامّة التي تمتلكها الدّولة اللبنانيّة وأعمال التّدريب العمليّة فيه، امّا في الفصل الثّاني سنتطرّق لأمن المطارات العالميّة بين التّشريع والإرهاب لنقوم في النّهاية بمعالجة الإشكالية المطروحة لجهة تطابق التدابير المتّخذة في مطار بيروت مع المعايير الدّوليّة، وذلك ضمن المخطّط التّالي:

الفصل الأوّل: مطار رفيق الحريري الدّولي بين الواقع الجغرافي ومتطلّبات الأمن.

المبحث الأوّل: الواقع الجغرافي وأقسام مطار رفيق الحريري الدّولي.

الفقرة الأولى: واقع المطار الجغرافي .

الفقرة الثانية: المديريّة العامّة للطّيران المدني.

المبحث الثّاني: الأجهزة الأمنيّة العاملة في مطار رفيق الحريري الدّولي.

الفقرة الأولى: جهاز أمن المطار.

الفقرة الثّانية: الأجهزة الأمنيّة العاملة في المطار.

المبحث الثّالث: التّدريب العملي في المطار: المجالات والتّحديات.

الفقرة الأولى: طبيعة التّدريب العملي.

الفقرة الثّانية: الإتّفاقيّات والتّشريعات المتعلّقة بسلامة الطّيران المدني.

الفصل الثّاني: أمن المطارات الدّوليّة : التّشريع في ضوء تحدّيات الإرهاب.

المبحث الأوّل: تأثير الإرهاب على قواعد العمل في المطارات.

الفقرة الأولى: واقع المطارات الدّوليّة قبل أحداث 11 أيلول 2001.

الفقرة الثّانية: التّحوّل الإحترازي للمطارات لما بعد أحداث 11 أيلول 2001.

الفصل الأوّل

مطار رفيق الحريري الدّولي بين الواقع الجغرافي ومتطلّبات الأمن

عُرفت بيروت بالخدمات الجويّة قبل أن يُبنى فيها المطار، فقد كانت بيروت محطّة للطّائرات البرمائيّة الفرنسيّة التّابعة لطيران الشرق الذي كان يربط معظم المستعمرات الفرنسيّة ويُسهّل التّواصل فيما بينهم. وخلال الإنتداب الفرنسي على لبنان باشرت السّلطات الفرنسيّة بتوسيع مرفأ بيروت ممّا أدّى الى تسطيح منطقة بئر حسن التي أصبحت المكان الثّاني لإنشاء المطار، حيث بدأت أعمال البناء سنة 1936 وتمّ افتتاح المطار رسميّاً سنة 1938. وعند استقلال لبنان عن الإنتداب الفرنسي سنة 1943، أصبح مطار بيروت مرفقاً مهمّاً ومقرّاً لطيران الشّرق الأوسط وشركة طيران لبنان، وهي شركة طيران تأسّست سنة ١٩٤٥ وكانت شركة Air France تملك 60 % من رأسمالها.

مع النّمو الإقتصادي بعد الحرب العالميّة الثّانية وإستقلال لبنان، كان لا بُدّ من توسيع المطار وتطويره، فإختيرت منطقة خلدة التي تبعد حوالي 9 كلم عن وسط بيروت، موقعاً جديداً لإنشاء المطار الحالي وتمّ افتتاحه سنة ١٩٤٥. فمارست الدّولة سلطتها على كافّة المرافق والمؤسّسات العامّة، وشهد الإقتصاد ثورة مُلفتة حيث لعِبَ المطار دوراً بارزاً ومساعداً أساسيّاً في الإنفتاح الإقتصادي والإجتماعي والثّقافي. وكان لا بدّ للدّولة من خلق الأُطُر القانونيّة والإداريّة لمواكبة وتنظيم هذا المِرفق الكبير، فصدر المرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/7/26[1] نُظّمَ بموجبه عمل المديريّة العامّة للطّيران المدني التي تتولّى إدارة المطار والإشراف

---

[1] ـ يبين الملحق رقم (1) **المرسوم رقم 1610** الصادر بتاريخ 1971/07/26 **المتعلق بتنظيم المديرية العامة للطيران المدني.**

على عمل الملاحة الجويّة فصدر لاحقاً مرسوم رقم 5137 تاريخ 1982/4/22، الذي أنشأ بموجبه جهاز أمن المطار ومهمّته المدافعة عن المطار وحفظ الأمن وأخذ الإجراءات اللّازمة لمنع وقوع أي من أفعال التّدخل غير المشروع.

شهد المطار منذ الحرب الأهليّة عام 1975 وحتّى إتّفاق الطّائف عام ١٩٩٠ أوضاعاً أمنيّة وعسكريّة مضطربة إذ خضع بطريقة غير مباشرة أحياناً لسلطات مليشيات الأمر الواقع المختلفة وتعرّض لإعتداءات إسرائيليّة عدّة وخصوصاً عام ١٩٨٢ (اجتياح لبنان) حيث دمّرت مدارجه وطائرات شركة الطّيران الوطنيّة (MEA) ، بالإضافة لتعرّضه لأعمال القرصنة الجويّة.

اختطفت طائرة (TWA) أميركيّة من مطار روما عام ١٩٨٥ وتحوّلت رحلتها إلى مطار بيروت، ممّا أدّى إلى مقاطعة أميركيّة للمطار، مع تعرّض الدّولة اللّبنانيّة لضغوط سياسيّة كبيرة . وقد شهد المطار في فترة التّسعينات مرحلة إعادة التّأهيل، كانت الأولى عام ١٩٩٤ والثّانية عام ٢٠٠٠ حيث تمّ تأهيله وتطويره ليواكب مسيرة المطارات الدوليّة.

وبتاريخ 2005/5/18 صدر قرار من مجلس الوزراء أطلق بموجبه على مطار بيروت الدولي إسم مطار رفيق الحريري الدّولي _ بيروت وذلك بعد إغتيال رئيس الوزراء اللّبناني الرّاحل رفيق الحريري في ١٤/٢/٢٠٠٥ ، وخلال حرب تموز ٢٠٠٦ على لبنان قصف جيش العدوّ الإسرائيلي المدارج ومنع الطّيران من التّحليق في الأجواء اللّبنانيّة حتى 17 آب حيث أعيد فتح المطار مرّةً أخرى بعد تأهيل المدارج التي تمّ قصفها.

سنتطرّق في هذا الفصل الى الواقع الجغرافي للمطار وأقسامه في المبحث الأوّل منه، وسنتناول في المبحث الثّاني الأجهزة العاملة في المطار ومهامها.

المبحث الأوّل: الواقع الجغرافي وأقسام مطار رفيق الحريري الدّولي

- **الفقرة الأولى: واقع المطار الجغرافي**

يقع مطار رفيق الحريري الدّولي في المنطقة الجغرافيّة المحدّدة ببرج البراجنة والأوزاعي شمالاً والعمروسيّة _ حي السلم _ الشّويفات شرقاً وخلدة جنوباً والسّاحل الغربي بين الأوزاعي وخلدة غرباً[2]. تعتبر المنطقة المسمّاة " **محيط مطار الرّئيس الحريري** " من أكثر المناطق كثافة سكّانيّة في لبنان، حيث تتوزّع فيها التّجمّعات الحزبيّة والشّعبيّة المختلفة، مع تواجد لطبقة عاملة محليّة واقليميّة بالإضافة لوجود بعض المخيّمات للّاجئين الفلسطينيّين على تخوم المطار في برج البراجنة وصبرا وشاتيلا وهذا بالإضافة لتواجد كثيف لمجموعات شعبيّة تسكن بطريقة مخالفة للقانون في أملاك الدولة، والتي هي أساساً من ضمن الهامش القانوني الخاص بمطار بيروت، والّذي من المفترض أن يكون خالياً من أي تواجد عمراني أو سكّاني تطبيقاً لقوانين الملاحة الجويّة بشكل عام، ولإجراءات أمن المطار بشكل خاص.

يُغطّي مطار رفيق الحريري الدّولي حاليّاً مساحة مجملها حوالي 7 مليون متر مربع ويبلغ كامل منطقة المبنى الرئيسي 2,150,000 م^2 وقد أعيد تطوير المطار لإستيعاب 6 ملايين مسافر في السّنة ولإستقبال 30 طائرة في نفس الوقت، وهو يضم 84 مكتب لإستقبال المسافرين إضافةً إلى 23 بوّابة، كما أنّ المرآب يتّسع لـ 2250 سيّارة وتهدف مخطّطات التّطوير المستقبليّة لإستيعاب 17 مليون مسافر بحلول العام 2035. وبعد التّطرّق لموقع مطار رفيق الحريري الدّولي سنقوم بالتّعرّف على أقسام ومباني المطار.

مباني المطار :

---

[2] _ يبيّن الملحق رقم (2)، **خريطة لمطار رفيق الحريري الدولي**.

1_ مبنى الرّكاب: يَضمّ مبنى الرّكاب قاعة كبيرة تحوي محطّات بيع تذاكر السّفر ومطاعم متنوّعة يمكن للمودّعين والمسافرين إستخدامها قبل إنهاء معاملات السّفر، إضافة إلى مصرف ومركز بريد ومكاتب لتأجير السّيّارات السّياحيّة وأخرى لممثّلي الفنادق.

إنّ النّقطة التي تفصل بين قاعة المودّعين وقاعة الذّهاب الدّاخلية كانت تخضع للتفتيش من قبل فصيلة تفتيشات المطار قبل تطوير المطار بما يتناسب مع المعايير الدوليّة، وإنّ هذه القاعة الدّاخلية تضم ٨٤ كونتواراً مكتملةً وجاهزةً للإستعمال لتسهيل حركة المسافرين وتسريعها والتي ينتقل المسافر منها إلى بوّابة الطّائرة مارّاً بالسوق الحرّة، بعد أن يتم ختم جوازه والتّدقيق بهويّته من قبل دائرة أمن عام المطار. أمّا اليوم فإنّ المسافرين يتم تفتيشهم قبل الوصول الى نقطة الأمن العام مُباشرةً، كما ويضمّ المبني أيضاً السّوق الحرّة بمساحة لا تقل عن 5 آلاف متر مربّع ومكاتب شركات الطّيران، وصالونات الشّرف ومطعم للوجبات السّريعة ومصلّى وكنيسة ومستوصف وحضانة أطفال، وإستُحدثَ في المبنى أيضاً مركز إنتقال لركّاب العبور الترانزيت بمساحة 1600 متر مربّع تقريباً وهو يؤمّن الإحتياجات اللّازمة لمستخدميه خلال فترات الإنتظار الطّويلة.

2_ مبنى الطّيران العام: هو مبنى مخصّص لإستقبال الطّائرات الخاصّة والصّغيرة وتتمركز فيه عناصر أمنيّة تابعة لجهاز أمن المطار من جيش وقوى أمن داخلي وأمن عام وجمارك وعادةً يُستعمل هذا المطار من قبل بعض الشّخصيّات السّياسيّة التي تملك طائرات خاصّة والبعض الآخر بإمكانه إستئجارها من الشّركات المتواجدة في المبنى ومنها شركة، Cadar Jat_center وشركة Emerald Jet Sibex وشركة Executive Aircraft services.

3_ مبني صالون كبار الزوّار: هذا المبنى مخصّص لسفر رئيس الجمهوريّة اللّبنانيّة وأيضاً لإستقبال وتوديع رؤساء الدّول الأجنبيّة ويضمّ حوالي 8 صالونات بالإضافة إلى غرفة للصحافة مع كامل تجهيزاتها.

4_ مبنى صالون الشّرف: هو مبنى مجاور لمبنى الرّكاب يتألّف من عدّة صالونات لإستقبال ووداع كافّة الوزراء والنّوّاب اللّبنانيّين الحاليّين والسّابقين بالإضافة إلى الشّخصيّات والوفود الأجنبيّة الرّسميّة، وذلك من قبل وزارة الخارجيّة وأيضاً بإمكان إستعمال صالون الشرف من قبل أي شخص وذلك لقاء بدل ماليّ بعد أن يتم تقديم طلب بذلك إلى رئاسة المطار.

5_ منطقة الشّحن: هي منطقة مخصّصة للقيام بعمليّات إستيراد وتصدير البضائع حيث تتّخذ فيها كافّة الإجراءات الأمنيّة من قبل عناصر جهاز أمن المطار أمّا إجراءات تفتيش البضائع وتخليصها تخضع لسلطة الضّابطة الجمركيّة وقد تم افتتاح مبنى الشّحن الجوّي الجديد في شهر ايار عام 2015 وهو مبنى عصري وحديث.

6_ ساحة الطّائرات والمدارج: تحتوي على 3 مدارج لعمليّات الإقلاع والهبوط، مركز إطفائيّة المطار ومواقف الطّائرات، مكاتب عمليات الطّيران المدني، وعمليات شركة طيران الشرق الأوسط.

_ الفقرة الثانية: المديريّة العامّة للطّيران المدني

المديريّة العامّة للطيران المدني هي إحدى المديريّات التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل، والتي يحكم عملها المرســـــوم التنظيمي رقم 1610 تاريخ 1971/7/26. تسعى المديريّة العامة للطيران المدني،

و التي تضم في هيكليّتها مديريّتيّ المطارات والإستثمار الفنّي وتسع مصالح فنيّة وإدارية بالإضافة الى رئاسة المطار والديوان، إلى تنظيم وتسيير العمل في مطار رفيق الحريري الدّولي، بوّابة لبنان الى العالم.

تضم هذه المديريّة العامّة خيرة من الموظّفين الإداريّين والخبراء الفنّيّين في مراقبة الملاحة الجويّة وسلامة الطّيران والنّقل الجوّي وصيانة الأجهزة والمنشآت والرّصد الجوّي والإتّصالات بالإضافة الى مهندسين يشرفون على إعداد الدروس والأبحاث والمشاريع التأهيليّة والتطويريّة، كل هؤلاء وبالإضافة الى فريق عامل في مجال الصّحّة والإطفاء، يجتهدون من أجل إستثمار أفضل في قطاع الطّيران، مواكبين التّطوّر العلمي والتّكنولوجي من جهة، وملتزمين بالقواعد والقوانين والمعايير التي تفرضها الإتّفاقيّات والمعاهدات الدّوليّة في مجال قطاع الطّيران وسلامته من جهة ثانية.

انّ المديريّة العامّة للطيران المدني أخذت على عاتقها، ولا تزال، مهمّة التّنسيق مع منظّمة الطّيران المدني الدّولي، ومختلف هيئات وإدارات الطّيران المدني، والمطارات الخارجيّة، من أجل المساهمة في تطوير قطاع الطّيران المدني والنهوض به[3].

– **النبذة الأولى:** صلاحيّة المديريّة العامّة للطيران المدني.

تتولّى الإشراف على النقل الجوّي وسلامة الملاحة الجويّة وتأمين الإتّصالات العائدة للطيران المدني وإصدار الأنظمة المتعلّقة بالإستثمار الفنّي للطائرات ومراقبة تنفيذها وإستيفاء الرّسوم الخاصّة بها حيث يتم العمل ضمن الآليّات التّالية :

أ– المجلس الأعلى للطيران المدني :

يتألّف من وزير الأشغال العامّة والنّقل رئيساً، مدير عام الطّيران المدني نائباً للرئيس، المديرين العامّين للسياحة والتّصميم والإقتصاد الوطني، ومدير الشوؤن الإقتصادية في وزارة الخارجيّة والمغتربين أعضاء .

---

[3] _ للمزيد من المعلومات زيارة الموقع الرسمي للمديريّة العامّة للطيران المدني: http://www.dgca.gov.lb/index.php/ar/.

من مهامه إقتراح الأسس السياسيّة والإقتصاديّة للطيران المدني و التي ترمي إلى تنمية النّقل الجوّي، درس ترتيبات النّقل الثنائيّة المؤقّتة والإتفاقيّات الجويّة الثنائيّة، بالإضافة لإبداء الرأي بشأن طلبات الشّركات العائدة لإنشاء وإستثمار الخطوط الجويّة الدوليّة، وبشأن الطّلبات لتأسيس شركات جديدة للطيران، أو للصيانة وترميم الطّائرات وإبداء الرأي بشأنها.

ب- لجان تنسيق العمل بين مختلف الأجهزة الرّسميّة:

تؤلّف لجان لتنسيق العمل بين مختلف الأجهزة الرسميّة العاملة في المطار، لبحث القضايا المشتركة فيما بينها، بقرارات تصدر عن وزير الأشغال العامّة والنقل، يترأس هذه اللّجان مدير المطار أو رئيس المطار ويعيّن باقي الأعضاء كل من قبل إدارته، وتؤلّف لجنة عليا لوضع الأسس العامّة للتعاون بين هذه الإدارات وتتألف من وزير الأشغال العامّة والنقل رئيساً والمديريّين العامّين للطيران المدني وقوى الأمن الدّاخلي والأمن العام والجمارك أعضاء.

- **النبذة الثانية** : المديريّات والمصالح

تتألّف المديريّة العامّة للطيران المدني من مديريّات ومصالح مهامها تأمين إدارة وسلامة الملاحة الجويّة وهذه المديريّات والمصالح هي :

أ_ مديريّة الإستثمار الفنّي:

1. مصلحة الملاحة الجويّة، وتؤمّن سلامة الطّيران في الجو وعلى الأرض، وتنسيق أعمال البحث والإنقاذ بالإشتراك مع الدّوائر المختصة.

2. مصلحة الإتّصالات، وتستثمر إتّصالات الطّيران المدني والأرصاد الجويّة.

3. مصلحتي التّجهيزات الفنيّة وصيانة الأجهزة.

ب_ مديريّة المطارات :

1. رئاسة مطار بيروت الدّولي ، وتتولّى الإشراف على مختلف شؤون المطار ومراقبة المستثمرين وخدمات الشّركات وشوؤن المسافرين وحركات الطّائرات وإصدار بطاقات الدّخول إلى المنطقة المحرّمة .

2. مصلحة دروس المطارات وتتولّى القيام بالدّروس الهندسيّة العائدة للإنشاءات الجديدة ووضع الدّراسات التّمهيديّة لأعمال توسيع المطارات.

3. مصلحة الأرصاد الجويّة، وتتولّى الإهتمام بالرّصد الجوّي وبتأثير الطّقس على الطّيران والأشغال والمياه.

4. مصلحة سلامة الطّيران، وتتولّى مراقبة صلاحيّة الطّائرات والعمليّات الجويّة وتحضير التّعليمات الفنيّة العائدة للإستثمار الفنّي للطائرات والتّحقيق في المخالفات لأنظمة العمليّات الجويّة وفي الأعمال الفنيّة على الطّائرات وتساهم في التّحقيق بحوادث الطائرات.

5. مصلحة الأبحاث والدّراسات، وتتولّى القيام بالدّراسات الإقتصاديّة والإداريّة العائدة لشوؤن الطّيران المدني والإشراف على التّدريب ووضع البرامج السّنويّة وتنظيم العلاقات مع المنظّمات الدوليّة.

6. مصلحة النّقل الجوّي، وتتولّى تحضير الدّراسات والإتفاقيّات المتعلّقة بالنّقل الجوّي.

المبحث الثّاني: الأجهزة الأمنيّة العاملة في مطار رفيق الحريري الدّولي

يحظى الموضوع الأمني في مطار رفيق الحريري بأهميّة قصوى كونه المعبر الجوّي الوحيد في لبنان، وهو ما يجعله نقطة حسّاسة أمنياً بالنّسبة إلى لبنان والمنطقة، بسبب موقعه ومحوريّته. ونظراً إلى هذه الحساسيّة، تتولّى أجهزة أمنيّة عدّة مهمّة أمن المطار، تمّ جمعها في إطار رسميّ بجهاز أمن يترأّسه ضابط برتبة عميد من الجيش اللّبنانيّ أو من قوى الأمن الدّاخلي، ويشتمل على قيادة الجهاز وقطاعات القوى المسلّحة العاملة في المطار.

_ الفقرة الأولى: جهاز أمن المطار[4]

من ناحية السّلطات الأمنيّة فقد انشأ المرسوم 1540[5] تاريخ 1978/11/25 جهازاً سُمّي جهاز أمن المطار ونظّم المرسوم رقم 5137 تاريخ 1982/04/22 عمل هذا الجهاز.

أوّلاً: النّطاق الإقليمي لجهاز أمن المطار وإرتباطه.

حدّدت المادة الثّالثة من المرسوم 5137[6] تاريخ 1982/04/22 النّطاق الإقليمي لجهاز أمن المطار كما يلي:

- الإقليم الجوّي الذي يُشكّل وجود طيران معادٍ فيه خطراً مباشراً على المطار.

---

[4] _ إيلي سماحة، **أمن مطار رفيق الحريري الدولي بين الواقع والمعايير الدولية**، بحث غير منشور مُعد للترقية لرتبة رائد في قوى الأمن الداخلي ،2022، ص:30.

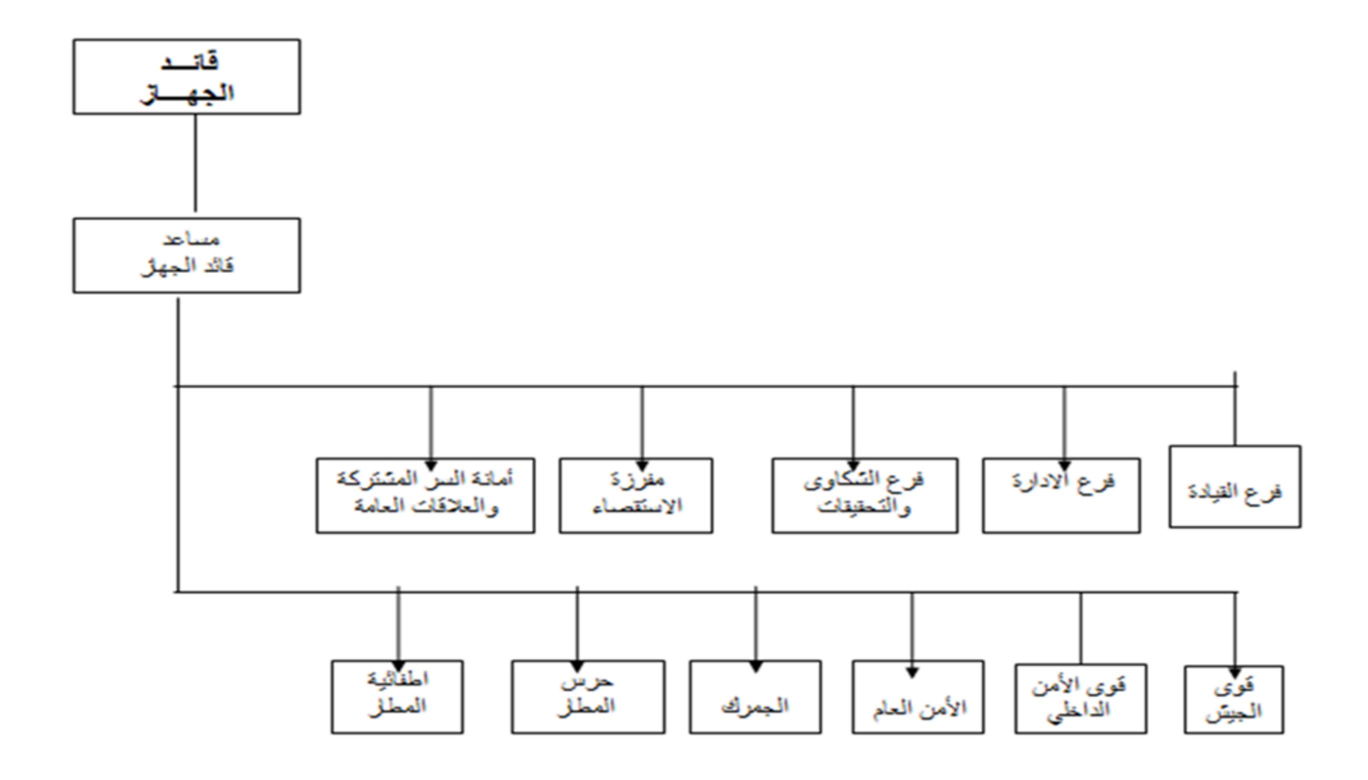
[5] _ **المرسوم رقم 1540** تاريخ 1978/11/25، المتعلّق بإنشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار بيروت الدولي. **الملحق رقم (3).**

[6] _ يبين **الملحق رقم (4)** مضمون المرسوم رقم 5137 الصادر تاريخ 1982/4/22. **المتعلّق بانشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار بيروت الدولي وحفظ الأمن فيه**

- الأرض الذي يشغلها وسيشغلها المطار بالإضافة الى الطّريق العام الممتد من مفرق الكوكودي حتى السّاحة العامّة الكائنة أمام محطّة المطار.

- الإقليم البحري الذي يُشكّل وجود قطع بحريّة معادية فيه خطراً مباشراً على المطار.

❖ الرسم التنظيمي لجهاز أمن المطار:



ثانياً: مهام جهاز أمن المطار

حدّدت المادة الخامسة من المرسوم آنف الذّكر المهام المناطة بهذا الجهاز على الشّكل التّالي:

- حماية المطار والدّفاع عنه من كل تعدّ أو خطر مهما كان نوعه.

- حفظ النظام وتوطيد الأمن فيه.
- حماية الطّيران المدني من كل تدخّل غير مشروع وحماية الطّائرات والمسافرين.
- حراسة المنافذ المؤديّة إلى المنطقة المحَرّمة.
- تأمين ضابطة السّير على الطّريق الممتدّة من مستديرة المطار حتى ساحته الخارجيّة.
- الإشتراك في عمليّات الإنقاذ ومكافحة الكوارث.
- مؤازرة السّلطات المدنيّة العاملة فيه وتنفيذ التّعليمات الصّادرة عن رئاسة المطار المتعلّقة بسلامة الطّيران المدني وإستثمار المطار.

ترعى عند تنفيذ المهام المشار اليها أعلاه طبيعة عمل كل من قطعات القوى المسلّحة.

ثالثاً: مهام قائد جهاز أمن المطار وإرتباطاته.

حدّدت المادّة السّادسة من المرسوم آنف الذّكر مهام قائد جهاز أمن المطار وإرتباطه كما يلي:

يخضع قائد الجهاز لسلطة وزير الدّاخلية ويكون مسؤولاً أمامه.

أمّا المهام التي يتولاها فهي:

1. الإضطلاع بأعباء القيادة لكافّة القوى المسلّحة وبمسؤوليّة العمليّات العسكريّة وعمليّات حفظ النّظام وتوطيد الأمن في المطار.
2. تقديم الإقتراحات المتعلّقة بتعديل عديد القوى المسلّحة والعتاد الموضوع بتصرّف كلّ منها.

3. تلبية مختلف حاجات الجهاز من الأجهزة والأعتدة غير الملحوظة أصلاً في جداول الأعتدة العائدة للإدارات التّابعة لها قطعات القوى المسلّحة وبذلك يعتبر قائد الجهاز بمثابة رئيس وحدة مختصّة لعقد نفقات الصّفقات التي تتم وفقاً لأحكام المادة 151 من قانون المحاسبة العموميّة.

4. إصدار الأوامر العسكريّة الآيلة إلى تأمين الدّفاع عن المطار وحفظ الأمن فيه وتأمين سلامة روّاده.

5. إصدار بطاقات الدّخول إلى المنطقة المحرّمة وفقاً لما هو محدّد في المرسوم 82/5137

6. يتّصل في الأمور المتعلّقة بالموظّفين والمستخدمين والأجراء العاملين في المطار برئاسة المطار، أمّا فيما يتعلّق بعناصر الجهاز فيرتبط إداريّاً ومسلكيّاً بكل من قيادة الجيش والمديريّة العامّة للأمن العام والمديريّة العامّة للجمارك وقيادات الوحدات التابعة لها عناصر قوى الأمن الدّاخلي العاملين في المطار أو المكلّفين تنفيذ مهام طارئة فيه.

7. ممارسة وظيفة الضّابطة العدليّة المدنيّة والعسكريّة في النّطاق الإقليمي للمطار.

8. إبلاغ الأجهزة والقيادات المشار إليها في الفقرة /6/ السّابقة مباشرةً أو بواسطة رؤساء قطعات القوى المسلّحة وفقاً للأصول المعتمدة في أنظمة كل من هذه القطعات وذلك عن كل الحوادث التي من شأنها أن تؤدّي إلى انعكاسات ماديّة أو معنويّة على الصّعيد الأمني .

9. اتّخاذ جميع التّدابير اللّازمة لحسن تنفيذ الأنظمة النّافذة في ما يتعلّق بطلب تحقيق وإدارة وصيانة اللّوازم والأعتدة العائدة للجهاز أو تلك التي تضعها بتصرّفه الإدارات الرّسميّة بناء على طلبه .

يخضع لسلطة قائد جهاز أمن المطار الفروع التالية[7] :

1- فرع القيادة: ويتولّى جميع الشّؤون الذّاتيّة المتعلّقة بعناصر الجهاز، كما يتولّى مهمّة إستعمال وخدمة القوى بما في ذلك إدارة غرفة العمليّات .

2- فرع الإدارة: ويتولى الأعمال الإداريّة لصيانة وتحقيق وإستعمال تجهيزات الجهاز والموضوعة بتصرّفه وكذلك الأبنية التي يشغلها .

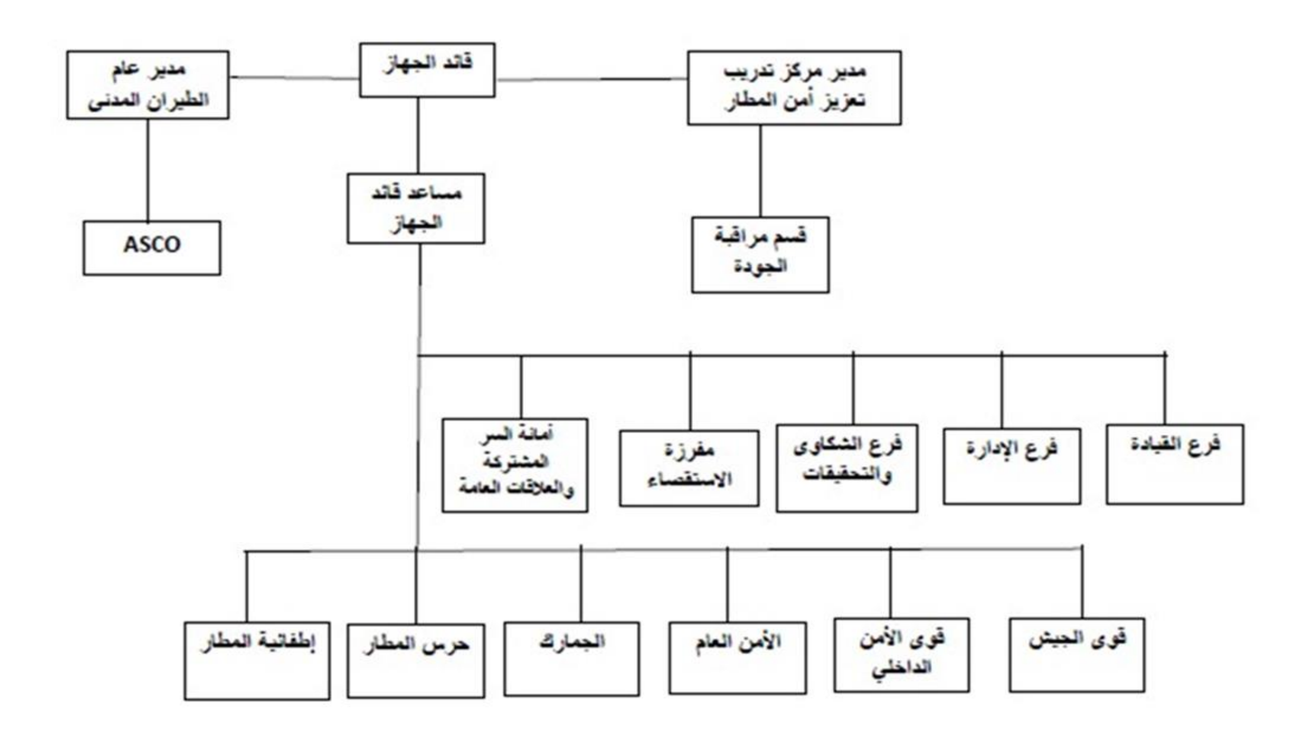
3- فرع الشّكاوى والتّحقيقات: ويتولّى مهمّة تلقّي الشّكاوى والتّحقيق بها وبالقضايا التي يحدّدها له قائد الجهاز لاسيّما تلك التي يكون لأحد عناصر الجهاز علاقة بها . في هذه الحالة تحصر مهمة التّحقيق بهذا الفرع وذلك مع مراعاة الأصول القانونيّة والتّنظيميّة الخاصّة بكل من قطعات القوى المسلّحة.

4- مفرزة (فرع) الإستقصاء: ويرتدي رجالها الألبسة المدنيّة ما لم يصدر أمر مخالف من قائد الجهاز الذي يحدّد مهامها بإستقصاء المعلومات حول قضايا الأمن والأشخاص المطلوبين والقيام بالحراسات المستترة .

5- أمانة السرّ المشتركة والعلاقات العامّة: وتتولّى مهمّة تلقّي وتسجيل وتوزيع البريد العائد لقيادة الجهاز ومسك المستندات العائدة لهذه القيادة وتزويد أجهزة الإعلام الرّسميّة بالمعلومات المجاز نشرها قانوناً والتي تساعد على تأدية مهمّته الإعلاميّة والتّوجيهيّة.

---

[7] _ فارس أحمد، **أمن المطار بين القانون والتطبيق**، بحث غير منشور أُعدّ للترقية لرتبة رائد في قوى الأمن الداخلي، معهد قوى الأمن الداخلي، 2022، ص: 45.



❖ **يوضح الرّسم أعلاه إرتباط مراقبة الجودة بسلطات مطار رفيق الحريري الدولي.**

(وللمزيد من المعلومات يمكن الاطلاع على الملحق رقم (2) المتعلّق بالمرسوم رقم 5137 الصادر بتاريخ:1982/04/22 المتعلّق بانشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار بيروت الدولي وحفظ الأمن فيه).

_ الفقرة الثّانية: الأجهزة الأمنيّة العاملة في المطار

أوّلاً: <u>الجيش اللّبناني</u>

تتوزّع مهام الجيش ما بين العناصر العسكريّة التي تقوم بكافّة المهمّات العملانيّة والأمنيّة والإداريّة لتأمين عمل جهاز أمن المطار وما بين كتيبة الحراسة والمدافعة.

أ– مهمّات ضبّاط وعناصر إستقصاء جهاز أمن المطار:

1- ضبّاط الإستقصاء وتحدّد مهمّتهم بضبط أمن المبنى، الشّحن، ساحات الطّائرات، الإدارة العامّة والطّيران العام، حيث يتوجّب عليهم إستقصاء المعلومات حول قضايا الأمن والأشخاص المطلوبين والقيام بمهمّات المراقبة المستترة التي يحدّدها قائد الجهاز، وأيضاً التّنسيق مع الشّركات العاملة وكتيبة المدافعة عن المطار، ومختلف الأجهزة الأمنيّة العاملة بإشراف مباشر من قائد الجهاز.

2- عناصر الإستقصاء وتحدّد مهمّتهم بمسك كافّة المداخل المؤدّية إلى ساحة الطّائرات ومبنى المطار، والتّدقيق في التّراخيص الممنوحة، وإستقصاء المعلومات حول قضايا الأمن والأشخاص المطلوبين.

ب- مهمّات كتيبة الحراسة والمدافعة عن المطار:

تتألّف كتيبة الحراسة والمدافعة من أربع سرايا تتوزّع مهامها على الشّكل التّالي :

1- سريّة حراسة ومدافعة: وتتولّى مهمّة مسك وحماية كافّة المداخل المؤدّية إلى حرم المطار من خلال التّأكّد من صلاحيّة تراخيص العابرين، اشخاص وآليات، وتفتيشهم ومراقبة المحيط والتقيّد بالتّعليمات الخاصّة لكلّ مدخل .

كما تتولّى مهمة مسك وحماية ساحة الطّائرات ومدخل الطّيران العام من خلال :

- تأمين حراسة الطّائرة إعتباراً من هبوطها وحتّى نقلها.

- التّفتيش والتّأكّد من صلاحيّة التّراخيص لمن يدخلون إلى الطّائرة.

- عدم السّماح لعمّال التّنظيفات بإصطحاب أي شيئ من الطّائرة.

- منع الإقتراب من الطّائرات المحروسة والإفادة عن أي شيئ مشبوه.

2- سَريّة المشاة المدولبة

وتتولّى مهمّة حماية ومراقبة السّور المحيط بالمطار إضافةً إلى مسلك بعض المداخل المؤدّية إلى حرم المطار .

3- سَريّة القيادة والخدمة

تتولّى المهمات الإداريّة واللّوجستيّة الخاصّة بالكتيبة.

4- بالإضافة إلى المهمّات الخاصّة بكلّ سريّة ، تشترك جميع السّرايا بمسك حاجز المطار الرّئيسي والقيام بدوريّات راجلة ومدولبة لتفقّد المطار بأكمله والمنطقة المحيطة به بصورة دائمة ومؤازرة السّلطات المدنيّة العاملة في المطار.

<u>ثانياً: سريّة قوى الأمن الدّاخلي</u>

يشمل النّطاق الإقليمي لسريّة مطار رفيق الحريري الدّولي الأرض التي يشغلها أو سوف يشغلها لاحقاً حرم المطار بالإضافة الى الطّريق العام الممتد من مفرق الكوكودي حتى السّاحة العامّة أمام محطّة الرّكاب المسافرين.

إنّ مهام سَريّة قوى الأمن الدّاخلي تتلخّص بما يلي[8]:

- مؤازرة السّلطات المدنيّة العاملة في المطار والتّقيّد بالتّعليمات الصّادرة عن رئاسة المطار والمتعلّقة فقط بسلامة الطّيران المدني والمطارات وكيفيّة الإستمرار فيه.

---

[8] _ إيلي سماحة، مرجع سابق، ص:36.

– تأمين السّير المدني وغيره على طريق المطار وفي الأماكن المخصّصة لوقوف السّيارات وفي ساحة الطّائرات.

يرتبط قائد سريّة قوى الأمن الدّاخلي عملانيّاً بقائد جهاز أمن المطار ويتلقّى منه التّوجيهات والتّعليمات الآيلة الى تأمين الدّفاع عن المطار وحفظ الأمن والنّظام وتأمين السّلامة للركّاب والموظّفين العاملين في المطار وسائر العموم وإدارياً ومسلكيّاً بوحدة جهاز أمن السّفارات والإدارات والمؤسّسات العامّة.

تتألّف سريّة قوى الأمن الدّاخلي من:

1. قيادة السريّة.
2. فصيلة الضّابطة الإداريّة والعدليّة.
3. فصيلة التّفتيشات.
4. فصيلة الحراسات .
5. مفرزة سير المطار .
6. مفرزة طوارئ المطار.
7. مكتب الشرطة السّياحية الإقليمي في المطار (يرتبط عملانيّاً بقائد سريّة قوى الأمن الدّاخلي وإدارياً ومسلكياً بوحدة الشّرطة القضائيّة) .

– فصيلة الضّابطة الإداريّة والعدليّة: صلاحيّتها ضمن النّطاق الإقليمي لسريّة قوى الأمن الدّاخلي ولها السّلطة المطلقة في ممارسة كافّة المهام الملقاة على عاتق الفصائل الإقليميّة في وحدة الدّرك الإقليمي وشرطة بيروت وعلى سبيل المثال لا الحصر:

- حفظ الأمن والنّظام ومنع التّعديات .

- حماية الأشخاص والممتلكات العامّة والخاصّة وتنفيذ التّكليفات القانونيّة وممارسة عمل الضّابطة العدليّة وتقديم المؤازرة لمختلف السّلطات والمؤسّسات العاملة في المطار.

- مراقبة العمل في مناطق الذّهاب والوصول وقاعات الإستقبال والتّوديع الخارجيّة لجهة تقيّد الموظّفين بالمهام والشّروط المحدّدة بتعليمات الجهاز والطّيران المدني ومنع التّعديات من باقي العموم وتوقيف المخالفين وتنظيم محاضر الضّبط المختلفة بحقّهم.

- مراقبة أعمال العموم داخل الحرم الجمركي من حيث التّعديات والمخالفات المسلكيّة ومنع الإشكالات على مختلف أنواعها.

- تطبيق قرارات النّيابة العامّة التمييزيّة والماليّة وغيرها من حيث توقيف المدنيّين داخل حرم المطار ومحيطه في حال تبيّن وجود أحد مطلوب لديها في النّشرة القضائيّة.

– فصيلة التّفتيشات: ان هذه الفصيلة مهمّة جدّاً ووجودها ضرورة ملحّة في كلّ مطار وتعتبر صمّام الأمان للأمن والسّلامة ومهامها محدّدة على الشكل التالي:

- تفتيش جميع المسافرين المغادرين المطار .

- تفتيش حقائب المسافرين.

- تفتيش ركاب التّرانزيت.
- تفتيش طواقم الطّائرات .
- تفتيش الطّائرات.
- تفتيش جميع العاملين في المطار الذين يدخلون الى المناطق المحرّمة مدنيّين كانوا ام عسكريّين.

– فصيلة الحراسات، مهمّتها:

- حراسة مداخل المطار والمدارج والطّائرات.
- مراقبة دخول و خروج المسافرين.
- مراقبة حركة تزويد الطّائرات بالطّعام والوقود.
- تركيز نقاط حراسة على جميع بوّابات حركة المسافرين للتأكّد من دخول الأشخاص حاملي جوازات السّفر وبطاقات الحجز في الطّائرات فقط وعدم السّماح بالدّخول للأشخاص غير المسافرين الى قاعات الذّهاب والوصول والى المنطقة المحرّمة.
- تدقيق تراخيص الموظّفين المرخّص لهم الدّخول الى المناطق المحرّمة للحؤول دون دخول غير المجاز لهم.

– مفرزة سير المطار: تمارس مهامها ضمن النّطاق الإقليمي لسريّة المطار:

- تأمين ضابطة السّير على الطّريق الممتدّة من مستديرة المطار حتّى ساحته الخارجيّة وضمن حرم المطار من السّاحات الخارجيّة المعدّة لوقوف السّيارات الى المدارج وساحات وقوف الطّائرات.

- تنظيم محاضر ضبط بحق الآليّات المخالفة لأحكام قانون السّير الجديد.

- إجراء التّحقيقات العدليّة بحوادث السّير التي تحصل ضمن نطاق عملها والتي ينجم عنها أضرار بالممتلكات العامّة أو إصابات بشريّة.

– مفرزة طوارىء المطار، مهمّتها:

- تسيير دوريّات سيّارة و دوريّات مشاة بحيث تتجوّل الدّوريّات السّيّارة بمحيط المطار لمنع حصول أي إعتداء خارجي لحرم المطار.

- تؤازر مفرزة السّير في تأمين ضابطة السّير في مواقف السّيّارات و على طول الطّريق من مبنى الرّكّاب وحتّى الكوكودي.

- المحافظة على الأمن و النّظام على هذه الطّريق.

- أمّا دوريّات المشاة فتتجوّل ضمن حرم المطار وتؤازر عناصر الضّابطة العدليّة وعناصر الحراسات في تأدية مهامهم.

- تقوم بسوق الموقوفين الى النّيابة العامّة العسكريّة والمدنيّة.

- تؤمّن جميع المهمات التي يكلّفها بها قائد السّريّة ضمن القوانين المرعيّة الإجراء.

لا بدّ من الإشارة هنا أنّه تمّ إنشاء مكتب إقليمي للشّرطة السّياحيّة في المطار يرتبط رئيس المكتب وعناصره فيما يتعلق بالشّؤون العملانيّة بقائد جهاز أمن المطار في بادئ الامر ،إلاّ أنّ هذا الأمر تغيّر منذ

ثلاث سنوات تقريباً حيث أصبح مرتبط بقائد سريّة المطار وفيما يتعلّق بالشّؤون الإداريّة والمسلكيّة برئيس قسم الشّرطة السّياحيّة في وحدة الشّرطة القضائيّة ومن مهامه:

- الحفاظ على راحة السّيّاح وحمايتهم من أي إستغلال مادي يتعرّضون له عند دخولهم الأراضي اللّبنانيّة.
- مراقبة عمل سائقي السّيارات العموميّة العاملة في المطار.
- قمع مخالفات التدخين والحمالين الغير شرعيين والمحافظة على النظافة العامة.
- إجراء التّحقيقات العدليّة في الأمور الدّاخلة ضمن صلاحيّاتها.
- مراقبة عمل وكالات السّياحة وشركات تأجير السّيارات وشركات المطاعم في المطار.

ثالثاً: دائرة أمن عام المطار

يُعتبر رئيس دائرة أمن عام المطار المشرف الرّئيسي على عمل الدّائرة من حيث تنفيذ القوانين و التّعليمات والتّنسيق مع بقيّة الأجهزة العاملة بما يكفل حسن سير العمل و يتبع لرئيس الدّائرة مباشرةً الشُّعب التّالية:

1. شعبة أمانة السّر.
2. شعبة الإستقصاء و التّحقيق.
3. شعبة خدمات المسافرين.
4. شعبة المطبوعات .
5. شعبة البريد المركزي.

6. شعبة أمن الوثائق.

7. شعبة أمانة السّر

● القلم : يعنى بتنظيم عمل الدّائرة لجهة إعداد البريد والمراسلات الصّادرة والواردة، بالإضافة إلى نقل البريد على مدى مدار الدّوام الإداري.

● غرفة الدّوام : يرتبط عملها بالتّلقّي والإرسال عبر الفاكس والهاتف وهي عبارة عن غرفة أمنيّة مصغّرة مهمّتها التّنسيق مع المديريّة العامّة للأمن العام.

● مكتب السّير : يهتمّ بما له علاقة بصيانة المكاتب والآليّات العسكريّة والموجودات .

● مكتب المراجعات : يتولّى كل ما له علاقة بالتّأشيرات المودعة سواء أكانت للعمل أم للزيارة بالإضافة الى تسليم الخدم لأرباب العمل وضبط عمليّة ترحيل الأجانب.

- شعبة الإستقصاء والتّحقيق

● تتولّى إستقصاء المعلومات السّياسيّة والأمنيّة والإجتماعيّة والإقتصاديّة في ما يتعلق بمحيط المطار و خارجه إن أمكن.

● تنفيذ البلاغات المتعلّقة بفتح صالون الشّرف والقيام بمسؤوليّاته.

● القيام بالتّحقيقات العدليّة والإداريّة، والقيام بالمراقبة في قسمَي الوصول والمغادرة وعند مداخل ممرّات الطّائرات لجهة التّدقيق في مستندات المسافرين.

● القيام بإنجاز معاملات المسافرين في مبنى الطّيران العام بالإضافة الى عناصر لمراقبة ركّاب التّرانزيت.

– شعبة خدمات المسافرين: تتولّى كل ما له علاقة بحركة المسافرين لجهة ختم الجوازات ووثائق السّفر ومنح التّاشيرات وتنفيذ البلاغات العدليّة والإداريّة (توقيف، منع دخول، سحب مستندات.....)

وتقّسم الى:

- قسم الوصول1 .
- قسم الوصول 2.
- قسم المغادرة .

– شعبة المطبوعات: تقوم بالتدقيق في المطبوعات الواردة والصّادرة للتأكّد من مطابقتها للتصاريح المتعلّقة بها الصّادرة عن المديريّة العامّة للأمن العام.

– شعبة البريد المركزي: تتولّى مراقبة فرز البريد من رسائل وطرود والرّزم الصّادرة والواردة بهدف مراقبة المواد البريديّة لضبط الممنوعات المتعلّقة بالمطبوعات والتّسجيلات.

– شعبة أمن الوثائق: من مهامها التّدقيق في الوثائق والمستندات الخاصّة بالسّفر للتأكّد من صحّتها والتأكّد من اي وثيقة او مستند مثير للشبهة مقدّم للمديريّة العامّة للأمن العام.

رابعاً: مصلحة جمارك المطار

تتألّف مصلحة جمارك مكتب مطار بيروت الدّولي من[9]:

1. دائرة الإستيراد والتّصدير.

---

[9] _ إيلي سماحة، مرجع سابق، ص:37.

2. دائرة المسافرين والسّوق الحرّة.

3. دائرة المعاينـة.

4. دائرة الطّرود والرّزم البريديّـة.

5. دائرة الإستيراد والتّصدير، تتولّى الدّائرة:

- إنجـاز المعـاملات الجمركيّـة المتعلّقـة بكافّـة الأوضـاع الجمركيّـة للبضـائع الـواردة أو المصـدّرة عـن طريـق مطار بيروت الدّولي.
- تأمين معاملات صندوق التّعهّدات ومسك قيود محاسبة جمرك المطار الدولي.
- حفظ البضائع المودعة والمصادرة ومراقبة مدّة مكوث البضائع في المخازن الجمركيّة.
- تأمين البيع بالمزاد العلني.
- حفظ البيانات الجمركيّة.
- مسك قيود المخازن الجمركيّة والمستودعات الخاصّة ومراقبة الأعمال فيها .

- دائرة المسافرين والسّوق الحرّة، تتولّى الدّائرة:

- تفتيش المسافرين وإنجاز المعاملات المتعلّقة بهم.
- مراقبة السّوق الحرّة وتدقيق قيود أصحاب المحلّات فيها.
- الإشراف على إدخال البضائع إلى السّوق الحرّة وإخراجها منها.

– دائرة المعاينـة ، تتولّى الدّائرة :

- الكشف علـى البضائـع.
- تطبيق القيود المفروضة على إستيرادها وتصديرها.
- تصفية الرّسوم المتوجّبة عليها .

– دائرة الطّرود والرّزم البريديّة، تتولّى الدّائرة:

- إنجـاز المعـاملات الجمركيّـة للإرسـاليّات البريديّـة العاديّـة والسّـريعة التـي تـرد عـن طريـق إدارة البريـد أو الشّركات المتخصّصة المأذونة أو تصدّر بواسطتها.

المبحث الثّالث: التّدريب العملي في المطار: المجالات والتّحديات

_ الفقرة الأولى: طبيعة التّدريب العملي

على أثر إختياري للمرفق العام المعني بالتّدريب والّذي هو " **مطار رفيق الحريري الدولي _ بيروت**"، قامت إدارة كليّة الحقوق والعلوم السّياسيّة والإداريّة مشكورة بإرسال كتاب تطلب بموجبه منها الموافقة على تدريب ومعاونة الطّالبة فرح فياض على إعداد تقرير أكاديمي، وقد ردّت إدارة المطار مشكورةً أيضاً بالإيجاب وقبول إستضافة الطّالبة المتدرّبة في كتابها.

لقد استمرّت فترة التّدريب فـي المطـار علـى مـدى عدّة أشـهر، تجـاوزت الفتـرة التـي يحـدّدها التّعمـيم الصّادر عن عمادة كليّة الحقوق والعلوم السّياسيّة والإداريّة عن أصول إعداد تقرير التّدريب لمتطلبات نيل

شهادة الماستر المهني، وكان التدريب عبارة عن تجوّلي في أقسام المطار التي ليست ضمن نطاق عملي في مكتب الشّرطة السّياحيّة الإقليمي في المطار، وهو تابع لوحدة الشّرطة القضائيّة، وذلك بحسب ما تسمح القوانين والأنظمة الداخليّة لهذه الأقسام، نظراً لحساسيّة عملها والإجراءات الأمنيّة الإحترازيّة المتّخذة.

وهذا الحضور داخل المطار ترافق مع إجراء مقابلاتٍ، إضافةً إلى جمع معلومات ومادّة أرشيفيّة عن القوانين والأنظمة للعمل في مطار رفيق الحريري الدّولي. إلّا أنّه ومن الضّروري الإشارة إلى قلّة المصادر المكتوبة حول المطار بل ونُدرتها، فلا كتب أو منشورات، سوى بعض المقالات الإخباريّة، قد تعطي فكرة عامّة حول المطار لكنّها لا تفي بالمطلوب.

وقبل الخوض في تفاصيل التّدريب في مطار رفيق الحريري الدّولي[10]، ينبغي توضيح مسألة أساسيّة وهي حساسيّة عمل المطار (الأمنيّة)، بحيث أنّ الإجراءات المفروضة وطبيعة العمل فرضت عليَّ الإطّلاع على بعض الأعمال عن بُعد أو مطالعة وثائق عنها، أو الإكتفاء ببعض الإستفسارات من قبل بعض المعنيّين المتعاونين (وهم قلائل) عنها.

<u>أوّلاً: مدّة التدريب:</u>

فيما يتعلّق بالفترة الزّمنيّة المحدّدة ب 250 ساعة تدريب، بحسب ما ينصّ عليه التّعميم الصّادر عن عمادة كليّة الحقوق والعلوم السّياسيّة والإداريّة عن أصول إعداد تقرير التّدريب لمتطلبات نيل شهادة الماستر المهني، فقد تجاوزت هذه المّدة بكثير بحيث استمرّيت في التّدريب والبحث خلال الفترة الممتدّة ما بين شهر نيسان من العام 2022 إلى شهر أيلول من العام نفسه، وتوزّعت هذه السّاعات على عدّة أيّام أسبوعيّاً ضمن فترات متباعدة زمنيّاً، بحسب ما تسمح به أوقات دوام عملي في مكتب الشّرطة السّياحيّة الإقليمي في

[10] **_ ملحق رقم(5): صورة لوغو مطار بيروت.**

المطـار التّـابع لوحـدة الشرطة القضـائيّة، وإثر انتهـاء فتـرة التّـدريب قامـت الإدارة المعنيّـة فـي مطـار بيـروت بإعطائي كتاباً يُفيد بإنهاء مدّة التّدريب فيها.

ثانياً: المقابلات[11]:

نظـراً لصـعوبة القيـام بالكشـف أو الإطّـلاع علـى كافّـة المعلومـات التـي تخُـصّ العمـل داخـل مطـار بيروت، أو القيام باستبيانات ذات دلالة حول الفرضيّات التي انطلقت منها في هذا البحث، ولكون المقابلات يُمكن أن تفي بالغاية المطلوبة، فقد عملت على إجراء بعض المقابلات التي تفيد البحث، والتي سنختصرها بالآتي:

- مقابلة مع المقدم حاموش قائد سرية تفتيشات المطار.
- مقابلة مع النقيب ايلي سماحة ضابط في سرية التفتيشات .
- مقابلة مع النقيب روي شماس رئيس مفرزة سير المطار.
- مقابلة مع الأستاذ شادي أبو انطون نائب رئيس المطار.

_ الفقرة الثّانية: الإتفاقيّات والتّشريعات المتعلّقة بسلامة الطّيران المدني

بدايةً لا بُد من التّوضيح أنّ التّوقيع على الإتفاقيّة أو البروتوكول الملحق بها هو بمثابة موافقة مبدئيّة. غير أنّ التّوقيع في حدّ ذاته لا يُلزِم الدّول قانوناً ،إلّا أنّـه يُعبّر عن نوايا الدّولة في تجربـة المعاهدة محليّاً والنّظر

---

[11] _ **ملحق رقم (6):** ملخص المقابلات التي أجريت مع بعض أفراد جهاز الأمن في مطار رفيق الحريري الدولي– بيروت وغيرهم من الأفراد العاملين فيه.

في التّصديق عليها. بينما لا يُلزم التّوقيع الدّولة بالتّصديق على المعاهدة غير أنّه يُلزِمُها بالإمتناع عن الإجراءات التي قد تؤدّي إلى إضعاف وتقويض أهداف الإتّفاقيّة.

أمّا التّصديق على الإتفاقيّة أو الإنضمام إليها فهو يعني موافقة ضمنيّة بالتزام الدّول بشروط الإتّفاقيّة. وتختلف الإجراءات رغم أنّ الإنضمام إليها يُشكّل الإلتزام القانوني ذاته، ففي حالة المصادقة توقّع الدّولة أوّلاً، ثمّ تصادق على المعاهدة. ويشمل إجراء الانضمام خطوة واحدة فقط وهي المصادقة[12].

لذا سوف نتطرّق الى الحديث عن الإتّفاقية الأم في مجال أمن الطّيران وهي إتّفاقيّة الطّيران المدني الدّولي قبل أن نتطرّق الى الإتّفاقيّات الملحقة والمُكمّلة لهذه الإتّفاقيّة، وغيرها من الإتّفاقيّات المتعلّقة بأمن المطارات.

_ **النبذة الأولى:** إتّفاقيّة الطّيران المدني الدّولي

تُعرف هذه الإتّفاقيّة بإسم إتّفاقيّة "شيكاغو" كونه تم التّوقيع عليها في مدينة شيكاغو الأميركيّة في

7 كانون الأوّل 1944 ودخلت حيّز التّنفيذ في 4 نيسان1948 [13].

حدّدت هذه الإتّفاقيّة ماهيّة قواعد الجو، والأسس المعتمدة لتسجيل الطّائرات وحقوق وواجبات الدّول الموقّعة في مجال النّقل الجوّي، كما أنشأت هذه الإتّفاقيّة منظّمة الطّيران المدني الدّولي " **الإيكاو**[14]".

---

[12] _ **التّوقيع والتّصديق والإنضمام**، نقلاً عن موقع اليونسيف: https://www.unicef.org/ar.

[13] _ لبنان كان من اوائل الدول الموقعة على هذه الاتفاقية وذلك بتاريخ 1949/09/19. ودخلت حيز التنفيذ في 1949/10/19.

[14] – **منظّمة الطّيران المدني الدّولى إيكاو ICAO**، أُسّست في 4 أبريل 1947، هي إحدى منظّمات الأمم المتّحدة، يقع مقر المنظّمة الرّئيسي في القسم الدّولي في مدينة مونتريال الكنديّة. مهمّتها هي تطوير أسس أو تقنيّات الملاحة الجويّة والتّخطيط لها، والعمل على تطوير صناعة النّقل الجوّي لضمان أمنها وسلامتها ونموّها.

وهي وكالة متخصّصة من الأمم المتّحدة، يقع مقرّها في مدينة مونتريال الكنديّة وتضم سبعة مكاتب إقليميّة حول العالم وعدد الدّول المتعاقدة هو 193 دولة. وتهدف الإيكاو الى تطوير جميع جوانب الملاحة الجويّة الدّوليّة بأمان وإنتظام، وهي تشكّل محفلاً دوليّاً لدراسة الشّروط والإجراءات التي تقتضي التّوحيد القياسي ووضع الحلول لها.

تتكوّن الإيكاو من جمعيّة عموميّة (L'Assemblée Générale) ورئيسان تنفيذيّان هما رئيس المجلس والأمين العام.

وتتكوّن الجمعيّة العموميّة من ممثّلين عن كل الدّول المتعاقدة، وهذه الجمعيّة هي الهيئة ذات السّيادة في الإيكاو. وهي تجتمع كل ثلاث سنوات، وتستعرض بالتّفصيل أعمال المنظّمة، وتضع السّياسات للسنوات المقبلة، وتحدّد الميزانيّة لثلاث سنوات، وتنتخب الجمعيّة العموميّة مجلس الإيكاو لمدة ثلاث سنوات، وهو بمثابة الهيئة الحاكمة.

كما يتكوّن المجلس من أعضاء من 36 دولة تقع مكاتبهم في مقر الإيكاو ويديرون منها أعمالهم، والمجلس هو الذي يعتمد فيه القواعد القياسيّة والتّوصيات الدّولية قبل أن تُدرج في ملاحق إتّفاقيّة الطّيران

ICAO هو رمز لجميع المطارات حول العالم ويتكوّن من أربعة حروف إنجليزية، الرمز اختصار لـ منظّمة الطّيران المدني الدّولي (International Civil Aviation Organizations). تقوم المنظّمة بتنظيم عمليّات الملاحة بين الدّول وعمليّات عبور الحدود وتسهيلها ومنع المخالفات وهي التي تحدد بروتوكولات التّحقيق في الحوادث الجويّة التي تتبعها سلطات سلامة النّقل في البلدان الموقّعة على إتّفاقيّة شيكاغو للطّيران المدني الدّولي. منظّمة الإيكاو تضم 193 عضواً. ويمثّلها 7 مكاتب إقليمية منتشرة في كل من بانكوك و داكار و القاهرة و ليما و مكسيكو و نيروبي و باريس. تنتخب الهيئة العامّة كل 3 سنوات مجلساً يضم ممثلي 36 دولة، ويدعم من قبل لجنة فنية (لجنة الملاحة الجويّة) وتتكون من 19 عضواً، ويتم اختيارهم حسب حرفيّتهم. تكون الأمانة العامة 5 أقسام، وهي الملاحة الجويّة والنّقل الجوّي والتّعاون التّقني والمهمّات القانونيّة والإدارة. يبين **الملحق رقم (7)**، شعار منظّمة الإيكاو .

المدني الدّولي. ويستعين المجلس في إعداد القواعد القياسيّة بلجنة الملاحة الجويّة لكونها المختصّة بالمسائل الفنيّة، وبلجنة النّقل الجوّي لكونها المختصّة بالمسائل الإقتصاديّة وباللّجنة المعنيّة بأفعال التّدخل غير المشروع لكونها المختصّة بمسائل أمن الطيران.

إنّ الهيئة الرّئيسيّة المعنيّة بإعداد القواعد القياسيّة الفنيّة والأحكام الأخرى الفنيّة هي لجنة الملاحة الجوية. ودورها الرّئيسي هو تقديم المشورة الى مجلس الإيكاو بشأن مسائل الملاحة الجويّة وتتكوّن هذه اللّجنة من خمسة عشر عضواً يتمتّعون بالمؤهّلات والخبرات الوافية في مختلف مجالات الطّيران، وترشّح الدّول المتعاقدة أعضاء هذه اللّجنة ويعيّنهم المجلس، ويعملون بوصفهم خبراء مستقلّين، لا بوصفهم ممثلين لدولهم[15].

(إن إتفاقية شيكاغو مكمّلة بثمانية عشر ملحقاً أمّا الذي يهمّنا في مجال بحثنا هذا هو الملحق 17 Annexe). سيتم إرفاق تفاصيل الملحق رقم 17 في الملحق رقم 8).

يُعتبر الملحق 17 الدّستور لجميع الإجراءات الأمنيّة المعتمدة في جميع مطارات العالم فهو يهدف إلى حماية الطّيران المدني من أفعال التّدخل غير المشروع، أي من الأفعال أو المحاولات التي تعرّض سلامة الطّيران المدني والنّقل الجوّي للخطر، مثل ما يلي [16]:

- الإستيلاء غير المشروع على الطّائرات أثناء طيرانها.
- الإستيلاء غير المشروع على الطّائرات على الأرض.
- أخذ الرّهائن على متن الطّائرات او في المطارات.

---

15 _ ICAO :International Civil Aviation organization.

16 _ فارس أحمد، مرجع سابق، ص: 5.

- التّدخّل عنوةً على متن طائرة او في مطار او في مبنى لتجهيزات الطّيران .
- إدخال سلاح أو جهاز خطر أو مادّة خطرة بغية إستعمالها لأغراض إجراميّة على متن الطّائرة أو في المطار.
- توصيل معلومات كاذبة أو من شأنها أن تعرّض للخطر سلامة الطّائرة أثناء الطّيران أو على الأرض، أو سلامة الرّكّاب أو الطّاقم أو أفراد الخدمة الأرضيّة أو الجمهور العام في مطار أو في مبنى لتجهيزات الطّيران المدني.

وقد تمّ إعتماده بستّ لغّات: العربيّة، الإنكليزيّة، الفرنسيّة، الإسبانيّة، الرّوسيّة والصّينيّة.

يتألّف الملحق 17 من خمسة فصول:

الفصل الأوّل: تعاريف.

الفصل الثّاني: مبادئ عامّة.

الفصل الثّالث: التّنظيم.

الفصل الرّابع: إجراءات الأمن الوقائيّة.

الفصل الخامس: إدارة الإستجابة لأفعال التّدخل غير المشروع.

بالإضافة الى ملاحق.

والمواد القانونيّة في الملحق 17 عبارة عن قواعد قياسيّة وتوصيات .

القواعد القياسيّة هي إجراءات ماديّة أو بشريّة، يعتبر تطبيقها " أمراً ضرورياً " لسلامة الطّيران المدني والتي تتقيّد بها الدّول المتعاقدة طبقاً للإتّفاقيّة وإذا إستحال التّقيّد بها يجب إبلاغ الإيكاو.

التّوصية: إجراءات ماديّة أو بشريّة يعتبر تطبيقها بشكل موحد " امراً مستصوباً " لسلامة الطّيران المدني والتي تسعي الدّول الى التّقيّد بها .

إذاً فالقاعدة القياسيّة هي مُلزمة للدّول المتعاقدة، وقد إعتَمَد الملحق 17 أسلوباً سهلاً للتعرّف والتّمييز ما بين القاعدة القياسيّة والتّوصية.

تجدر الإشارة انّ الملحق 17 تمّ تعديله أربعة عشرة مرّةً وفقاً للتطوّرات الأمنيّة آخرها عام 2019[17].

إنّ **الملحق 17** يتم استكماله **بالوثيقة 8973** [18].

الوثيقة 8973: دليل الأمن لحماية الطّيران المدني من أفعال التّدخل الغير مشروع وهو يصف بطريقة مفصّلة جميع الاجراءات التي يجب إتّخاذها من أجل الحماية المثاليّة لأمن المطارات.

تهدف هذه الوثيقة لمساعدة الدّول المتعاقدة بالنّهوض بسلامة الطّيران المدني من خلال إعداد الإطار القانوني و الموارد الماديّة والبشريّة والفنيّة المعتمدة في مختلف مطارات العالم .

تتضمّن الوثيقة 8973 ثلاثة أبواب:

- باب أوّل: إرشادات بشأن القواعد القياسيّة والتّوصيات الصّادرة عن الإيكاو.
- باب ثاني: مقتطفات من وثائق الإيكاو المتعلّقة بأمن الطّيران.

---

[17] _ إيلي سماحة، **أمن مطار رفيق الحريري الدولي بين الواقع والمعايير الدولية**، مرجع سابق، 2022، ص:8.

[18] –**Document 8973** :Manuel de sureté pour la protection de l’aviation civile contre les actes d’intervention illicite.

- باب ثالث: مواد إرشاديّة بشأن تقنيّات ومعدّات الكشف.

بالإضافة الى 35 مرفقاً تتناول مواضيع مختلفة تتعلّق بأمن الطّيران. (البرنامج الوطني لأمن الطّيران المدني، نموذج إدارة الخطر، قائمة تفتيش أمن الطّائرة، التّفتيش الأمني للمطار...).

النّبذة الثّانية: الإتّفاقيّات الملحقة والمكمّلة لإتفاقيّة الطّيران المدني الدّولي

سنتطرّق الى أبرز الإتّفاقيّات الدّوليّة المكمّلة لإتفاقيّة شيكاغو[19]:

أ. **إتّفاقيّة طوكيو**: وهي الإتّفاقيّة الخاصّة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتَكب على متن الطّائرات ، وتمّ التّوقيع عليها في مدينة طوكيو اليابانيّة في 14-09-1963.

وهي اوّل إتّفاقيّة دوليّة تهدف الى توفير الحماية الأمنيّة للطّائرة والأشخاص الّذين هم على متنها من ركّاب وطاقمي القيادة والضّيافة والممتلكات التي عليها، والحفاظ على النّظام داخل الطّائرة أثناء طيرانها في أعالي البحار او في أي مجال جوّي لايتبع لأي دولة. ألزَمَت الإتّفاقيّة الدّولة العضو بإتّخاذ كافّة الوسائل الممكنة لإعادة السّيطرة على الطّائرة الى قائدها المصرّح له ، والسّماح للركّاب وطاقم الطّائرة بمواصلة رحلتهم في أقرب وقت ممكن.

تطبّق أحكام هذه الإتّفاقيّة على المخالفات التي ترتكب على متن الطّائرة والتي تعرّض سلامة الرّاكب والطّائرة للخطر، وتبرز أهميّة هذه الإتّفاقيّة في كونها وضعت الإطار القانوني للتعامل مع الجرائم الأمنيّة التي تقع على الطّائرة أثناء فترة الطّيران. فالأصل في الإختصاص القضائي أن يكون معقوداً لدولة تسجيل الطّائرة ولكن لأي دولة عضو الحق في فرض نظامها الجنائي متى توفّرت أحد الأسباب التي أقرّتها الإتّفاقيّة.

---

[19] _ فارس أحمد، مرجع سابق، ص:8.

ب. إتّفاقيّة لاهاي 1970 : منع الإستيلاء غير المشروع على الطّائرات

نظراً لأن إتّفاقيّة طوكيو لم تتعرّض لموضوع إختطاف الطّائرة وتجريمه، فقد جاءت إتّفاقيّة لاهاي لتجريم الإختطاف ومعاقبته ، وتطبّق أحكام هذه الإتّفاقيّة في حالة إختطاف طائرة في حالة طيران في رحلة دوليّة إذا ما وقع الإختطاف خارج دولة تسجيل الطّائرة. وقد عرّفت الإتّفاقيّة الاختطاف بأنّه الإستيلاء غير المشروع للطائرة و أقرّت عدّة إجراءات من أجل مواجهة حالات الإختطاف التي تهدّد سلامة النّقل الجوّي وألزمت جميع الدّول الأعضاء بها بجملة من الإلتزامات منها:

– تجريم القيام مباشرة او المشاركة بإختطاف الطّائرة أو مجرّد التّهديد به بإستخدام القوّة أو بأي وسيلة أخرى.

– وضع عقوبات قاسية لجريمة اختطاف الطّائرة.

– القبض على مختطف الطّائرة والتّحفظ عليه والتّحقيق معه وإحالته الى السّلطات الأمنيّة والقضائيّة المختصّة لإكمال إجراءات التّحقيق وتقرير العقوبة وفقاً لقانونها الجنائي.

– تزويد جميع الدّول ذات العلاقة (دولة جنسيّة المختطف، دولة جنسيّة الطّائرة، دولة مشغّل الطّائرة في حال ما إذا كانت مستأجرة) بنتائج هذا التّحقيق وبالإجراءات والعقوبات التي تنوي إتّخاذها.

– تطبيق نظامها القضائي على جريمة إختطاف الطّائرة أو أفعال العنف التي ارتكبت على متنها.

– تسليم مختطف الطّائرة الى دولته إذا قرّرت عدم تطبيق نظامها القضائي عليه.

– إعادة السّيطرة على الطّائرة الى قائد الطّائرة وتقديم جميع الجهود الممكنة لجميع من على متنها لتسهيل مواصلة رحلتهم في أقرب وقت ممكن.

ج. إتّفاقيّة مونتريال 1971: قمع أفعال التّدخّل غير المشروع ضد سلامة الطّيران المدني

نظراً لما قد يقع على متن الطّائرة من تصرّفات أو أفعال او إدلاء بمعلومات من أحد ركّاب الطّائرة تهدّد سلامة بقيّة الرّكّاب او سلامة الطّائرة او سلامة الملاحة الجويّة (كالتّهديد بتفجير قنبلة على متن الطّائرة) فقد جاءت إتّفاقيّة مونتريال لتتعامل مع هذه الأفعال التي تخرج عن نطاق الإختطاف الذي تحكمه إتّفاقيّة لاهاي 1970 . ولهذا فإنّ الإلتزامات التي فرضتها إتّفاقيّة مونتريال على الدّول الأعضاء تتشابه كثيراً مع ذات الإلتزامات التي جاءت بها إتّفاقيّة لاهاي الّا أنّها تميّزت بأنّها وسّعت نطاق تطبيقها لتشمل الفترة التي تسبق مرحلة الطّيران والتي تبدأ من إغلاق أبواب الطّائرة للإقلاع وحتّى فتحها بعد هبوط الطّائرة نظراً لإمكانيّة تعرّض الطّائرة للإختطاف او الخطر خلال هذه الفترة.

إلتزامات الدّول الأعضاء:

- تجريم الأفعال والتّصرّفات والإدلاء بالمعلومات التي تقع على متن الطّائرة والتي من شأنها تهديد سلامة الرّكّاب او سلامة الطّائرة أو سلامة الملاحة الجويّة.
- سنّ عقوبات رادعة لمرتكبي هذه الأفعال غير المشروعة.
- تطبيق إختصاصها القضائي على تلك الجرائم.
- احتجاز المتّهم، وإحالته للتحقيق وإتّخاذ الإجراءات الأمنيّة تمهيداً إمّا لعقوبته قضائيّاً او تسليمه الى دولته التي يحمل جنسيّتها.

النّبذة الثّالثة: الإتّفاقيّات المتعلّقة بالإرهاب:

1. إتّفاقيّة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطّائرات بشأن أمن الطّيران الموقعّة في طوكيو بتاريخ 14 أيلول 1963.

2. إتّفاقيّة مكافحه الإستيلاء الغير قانوني على الطّائرات بشأن إختطاف الطّائرات الموقّعة في لاهاي بتاريخ 16 كانون الأول 1970.

3. إتّفاقيّة قمع جرائم الإعتداء على سلامة الطّيران المدني الموقّعة بمدينة مونتريال بتاريخ 23 أيلول 1971.

4. إتّفاقيّة منع وقمع الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المتمتّعين بحماية دوليّة، بما فيهم الموظّفين الدبلوماسيّين، والمعاقبة عليها لعام 1973.

5. الإتّفاقيّة الدّوليّة لمناهضة أخذ الرّهائن الموقّعة في 18 كانون الأول 1979 (نيويورك).

6. إتّفاقيّة الحماية الماديّة للمواد النوويّة لعام 1980 وتعديلاتها.

7. البروتوكول المتعلّق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطّيران المدني الدّولي لعام 1988.

8. إتّفاقيّة قمع الأعمال الغير مشروعة الموجّهة ضد سلامة الملاحة البحريّة الموقّعة في روما بتاريخ 10 آذار 1988.

9. برتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجّهة ضد سلامة المنشآت الثّابتة الموجودة على الجرف القارّي لعام 1988.

10. إتّفاقيّة تمييز المتفجّرات البلاستيكيّة بغرض كشفها لعام1991.

11. إتفاقيّة الدّوليّة لقمع الهجمات الإرهابيّة بالقنابل لعام 1997.

12. الإتّفاقيّة الدّوليّة لقمع تمويل الإرهاب لعام 1999.

13. الإتّفاقيّة الدّوليّة لقمع أعمال الإرهاب النّووي لعام 2005.

14. مشروع اتّفاقيّة شاملة بشأن الإرهاب الدّولي.

خلاصة:

في استعراض سريع لما ورد في الفصل الأوّل من البحث، فقد تمّ التعرُّف بشكل عام على مطار بيروت أو ما أصبح يُعرف بمطار رفيق الحريري الدّولي (تأسيسه، موقعه، أقسامه، الأجهزة العاملة فيه ودورها)، إضافةً الى الإطّلاع خلال فترة التّدريب على مستندات تخصّ بعض المهام التي تنفّذ في أقسام المطار.

وبعد تبيان عمل الأجهزة الأمنيّة الموكلة لها تنظيم وتسيير العمل فيه، سنقوم في الفصل الثاني بالتّطرّق لأهميّة الأمن في المطارات وقواعد العمل التي فُرِضَت على المطارات ومنها مطار رفيق الحريري الدّولي في مواجهة تحدّيات العمليّات الإرهابيّة.

الفصل الثّاني: أمن المطارات الدّوليّة: التّشريع في ضوء تحدّيات الإرهاب.

ليست ظاهرة الإرهاب الدّولي حدثاً جديداً، إنّما هي ضاربة في عمق التّاريخ ولطالما كانت ضحاياه من المدنيّين العاديّين، العُزّل والأبرياء، أو من أشخاص مرموقين لهم مركزهم في المجتمع كالمسؤولين أو زعماء المعارضة أو الدبلوماسيّين الخ... فشَهِد العالم منذ القدَم ظواهر إرهابيّة، فكان القتل وإخفاء الجثث بدافع سياسي بين الكهنة والحكّام، وكان يُستفاد من هذه الأعمال الإرهابيّة من أجل الحكم والسّيطرة. وفي العصر الحديث، كانت الشّرارة الأولى للإرهاب في القرن الثّامن عشر، عند قيام الثّورة الفرنسيّة وإعدام آلاف الثّوار بقرارات " Robespierre "، والّذي وُصِفَ بسفّاح الثّورة الفرنسيّة، وعُرِفَت هذه المرحلة بحكم الإرهاب.

وبعد أحداث الحادي عشر من أيلول من العام 2001 ظهرت قوّة إرهابيّة مؤثّرة وفاعلة بين القوى في النّظام الدّولي بل ويُعتبر فاعل دخيل يمكن الإستفادة منه في التّأثير على سياسات قوى عظمة. وهنا كانت البداية، فإحتلّ هذا الحدث مركز الصّدارة بين القضايا العالميّة المعاصرة، وهذه الإعتداءات أدخلت العلاقات الدّوليّة في مرحلة إعادة ترتيب الأهداف والتّكتّلات، كانت نتيجتها تمركز الولايات المتّحدة الأميركيّة في قمّة هرم القوّة. وبعد تربّع تنظيم "**القاعدة**"[20] منذ تأسيسه عرش الجماعات الجهاديّة في العالم لسنوات عدّة، تقدّم

---

[20] _ **تنظيم القاعدة:** هو تنظيم جهادي متعدد الجنسيات، تأسس خلال الجهاد الأفغاني في الفترة بين أغسطس 1988، وأواخر 1989 / أوائل 1990، وقد سُميت بهذا الأسم لأنها بدأت قاعدة بيانات بأسماء المجاهدين في أفغانستان وجنسياتهم والتدريبات التي تلقونها، يدعو التنظيم إلى الجهاد الدولي. يرتكز حاليًا وبكثافة في اليمن وأفغانستان وسوريا والصومال، هاجمت القاعدة أهدافًا عسكرية ومدنية في مختلف الدول خاصة التي تستهدف مصالح الولايات المتحدة الأمريكية، أبرزها هجمات 11 سبتمبر 2001، تبع هذه الهجمات قيام الحكومة الأمريكية بشن حربٍ على الإرهاب.

تنظيم داعش بصفته جماعة متمرّدة على تنظيم أسامة بن لادن، أو حركة تصحيحيّة ضدّ ما سمّاه أبو محمد العدناني[21]، النّاطق بإسم التّنظيم، انحرافاً وضلالاً أصاب " القاعدة " بعد غياب قائدها المؤسّس.

فالإرهاب كعمل عُنفي، يولّد الخوف والهلع والرّعب دون تمييز بين المستهدف والأشخاص الآخرين ويُشكّل دون أدنى شك خطراً عظيماً على المجتمع ويتسبب بعدم الإستقرار على الصُّعد كافّة[22].

تُعتبر أحداث 11 أيلول 2001[23] بمثابة نقطة تحوّل في مسار العلاقات الدّوليّة، حيثُ بات الإرهاب منتشراً بأشكال وأدوات مختلفة، وهنا يبرز دور الدّولة في إدارة إتّجاه هذه الظّاهرة، كالتّحكم بها و مكافحتها.

من هنا سوف نستعرض في هذا الفصل التّطبيقات العمليّة للإتفاقيّات والتّشريعات من خلال إجراءات الأمن الوقائيّة المتّخذة في جميع مطارات العـالم في **المبحث الأوّل والثاني** في ظلّ أخطر التّحديات

تشمل أهداف القاعدة إنهاء النفوذ الأجنبي في البلدان الإسلامية، وإعادة الخلافة الإسلامية، وتطبيق الشريعة الإسلامية. وتعتقد القاعدة أن هناك تحالفًا مسيحيًا – يهوديًا يتآمر لتدمير الإسلام. تشمل التقنيات التي تستخدمها القاعدة العمليات الإنتحارية والتفجيرات المتزامنة في أهداف مختلفة، والتي يقوم بها أحد أعضاء التنظيم الذين تعهّدوا بالولاء لأسامة بن لادن أو بعض الأفراد الذين خضعوا للتدريب في أحد المخيمات في أفغانستان أو السودان. وصفت فلسفة القاعدة الإدارية بأنها «مركزية في القرار ولامركزية في التنفيذ». وبعد الحادي عشر من سبتمبر والحرب على الإرهاب، أصبحت قيادة تنظيم القاعدة معزولة جغرافيًا، مما أدى إلى ظهور قيادات إقليمية للمجموعات المختلفة، تعمل تحت اسم القاعدة. تصنف القاعدة كمنظمة إرهابية من قبل كل من مجلس الأمن والأمانة العامة لحلف شمال الأطلسي والمفوضية الأوروبية للاتحاد الأوروبي ووزارة الخارجية الأمريكية وأستراليا والهند وكندا وإسرائيل واليابان وكوريا الجنوبية وهولندا والمملكة المتحدة وروسيا والسويد وتركيا وسويسرا والسعودية والبحرين والمغرب وباكستان وتونس ولبنان والأردن ومصر ونيجيريا والإمارات.

[21] _ أبو محمد العناني: هو "طه صبحي فلاحة" المتحدث الرسمي باسم تنظيم الدولة الاسلامية، ولد عام 1977 في محافظة إدلب في سوريه، وسكن في محافظة الأنبار في العراق. في 30 آب 2016، أعلنت أعماق الاخباريّة مقتله أثناء مشاركته في إحدى المعارك في حلب.

[22] _ سهيل حمّاد، **إشكاليّة الإرهاب في القانون الدولي العام**، الطبعة الاولى، صادر، لبنان، 2015، ص: 5.

[23] _ في تاريخ 11 أيلول /سبتمبر من العام 2001، اصطدمت طائرتان ببرجي مركز التجارة العالمي، وكذلك على مقربة من واشنطن ارتطمت طائرة ثالثة بمبنى البنتاغون مقر وزارة الدفاع الاميركية، في حين تحطمت أخرى في ولاية بنسيلفانيا. وأسفرت هذه الهجمات الارهابيّة والتي تبنتها تنظيم القاعدة عن مقتل نحو 3000 شخص.

التي تواجهها المجتمعات في عصرنا اليوم ألا وهو " الإرهاب". وفي ظل تعقيدات الأزمات وتشابك المصالح، فلا تبدو دولة أو ساحة بمنأى كامل عن مخاطر الأعمال الإرهابيّة وتداعياتها، وإن تفاوتت المخاطر بين بلد وآخر ومرحلة وأخرى، لننتقل في **المبحث الثّالث** ونغوص في مدى تطابق المعايير الدّوليّة في مطار رفيق الحريري الدّولي.

المبحث الأوّل: تأثير الإرهاب على قواعد العمل في المطارات

يُعد تعريف الإرهاب أحد أضعف العناصر في دراسات الإرهاب، مع عدم وجود تعريف متّفق عليه للإرهاب يشمل الهجمات، سواء ضدّ المدنيين غير المقاتلين أو العسكريّين المسلّحين. ويُعد التّعريف الذي قدّمته وزارة الخارجيّة الأميركيّة الأكثر استخداماً، ووفقاً لهذا التّعريف، فإنّ الإرهاب هو" عنف متعمّد ذو دوافع سياسيّة يُرتكب ضدّ أهداف غير مقاتلة من قبل مجموعات وطنيّة أو عملاء سرّيّين، وعادةً ما يكون الهدف منه التّأثير على الجمهور". ويُشير مصطلح " الإرهاب الدّولي" إلى الإرهاب الذي يشمل مواطنين أو أراضي أكثر من دولة واحدة"[24]. وهذا التّعريف أعلاه مفيد من النّاحية العمليّة لأسباب قانونيّة، لأنّه يوفّر أساساً قانونيّاً للقبض على مرتكبي مثل هذه الأفعال وتوجيه الإتّهام إليهم.

فقد كثُر التّداول خلال القرن الماضي وبدايات القرن الحاليّ في وسائل الإعلام المحليّة والعالميّة مصطلحات الإرهاب، كالإرهاب السّياسي، والإرهاب الدّاخليّ وإرهاب الدّولة، وتُطالعنا هذه الوسائل من وقتٍ لآخر بالمزيد من الأخبار المروّعة والمفجعة عن خطف طائراتٍ واحتجاز رهائن وعن تدمير طائرات أخرى بعبواتٍ ناسفةٍ، وعن إرسال الطّرود المفخّخة، وبكثير من الأعمال الإرهابيّة التي تتّسم بالرّعب والعنف

---

[24] – Magnus Ranstorp, **Mapping Terrorism Research, State of the aert, gaps and future direction,** Political Violence,Routledge Taylor& Francis group London and New York, first published 2007, p:33.

والوحشيّة وقهر الإرادة الإنسانيّة. وتُعتبر المطارات بشكلٍ عام مسرحاً ومكاناً مناسباً لتنفيذ أكثر هذه الأعمال الإرهابيّة ،فهي بيئة تساعد على توصيل الرّسالة بشكل أوسع وأسرع لما لها من صدى في المجتمع المحلّي والدّولي .

إنّ المطـارات الدّوليّـة اليوم، مُجهّزة لخدمـة جميـع أنـواع رحـلات خطـوط الطّيران المدنيّـة، سـواء كانـت داخليّـة أو دوليّـة، وعـادةً مـا تتميّـز بمسـاحات ومواصـفات وتجهيـزات ومبـانٍ ومرافـق وقـوى عاملـة تؤهّلهـا لإستيعاب وخدمة الطّائرات الكبيرة، بالإضافة إلى خدمة المسافرين بشكل خاص و الحركة الجويّة بشكل عام، وتقدّم الخدمات والإجراءات اللّازمة للمسافرين على الرّحلات الدّوليّة عند القدوم والمغادرة من بينها خدمات الجوازات والجمارك.

وبالعودة تاريخيّاً الى الوراء يتبيّن لنا جليّاً انّ المطارات لطالما كانت أهداف أساسيّة للإرهابيّين لأسباب عديدة، ولعلّ من غيّر وجه هذا القطاع وكان الحدث الأبرز في تاريخ أمن المطارات والطّيران هو الهجمات الإرهابيّة تاريخ 11 ايلول 2001 في الولايات المتّحدة الأميركيّة، لا سيّما لجهة إيلاء الإجراءات الأمنيّة حيّزاً كبيراً في مجال صناعة الطّيران المدني وتشديدها بشكل كبير. لذلك سنلقي الضّوء في هذا المبحث على التّحول التي فرضته أحداث 11 ايلول على الأمن في العالم لاسيّما الإجراءات الأمنيّة في المطارات.

_ الفقرة الأولى: واقع المطارات الدوليّة قبل أحداث 11 أيلول 2001

تلجـأ المنظّمـات الإرهابيّـة بشـكل متزايـد الـى إسـتخدام مختلـف الوسـائل التّقنيـة لإرتكـاب أعمالهـا الإجراميّة، مثل هذه التّكتيكات تجعل من الممكن تحقيق عدد من الأهداف السّلبيّة لحياة المجتمع والدّولة.

إلاّ انّه إذا قمنا بإسترجاع الأحداث يتبيّن لنا أنّ المطارات لطالما كانت أهداف أساسيّة للإرهابيّين لأسباب عديدة سوف نذكر أهمّها[25]:

- **أسباب رمزيّة:** المطار والطّائرات هما رمزان من رموز الدّولة حيث أن معظم شركات الطّيران الوطنيّة تحمل اسم الدّولة (Air France /Air Canada / Cyprus Airways) وإنّ أي إعتداء على أي طائرة يشكّل إعتداءً على هذه الدّولة، فعلى سبيل المثال: اذا كان من الصّعب على الإرهابيّين القيام بعمل تخريبي داخل الأراضي السويسريّة فإنّه من الأسهل عليهم الإعتداء على طائرة سويسريّة في مطار في السّودان أو كوبا أو الإكوادور...
- **أسباب إعلاميّة:** إنّ أي حادث إعتداء إرهابي على مطار او طائرة يأخذ حيّزاً كبيراً وتغطية كبيرة من وسائل الإعلام المكتوبة، المسموعة والمرئيّة، وعلى صفحات مواقع التّواصل الإجتماعي مثل (facebook/twitter...) فمثلاً إنّ حادث إصطدام مروري بين سيّارتين يؤدّي الى عدد كبير من القتلى لا يأخذ نفس حيّز إهتمام حادث الإعتداء على طائرة مهما كان عدد الضّحايا حتى إنّ معظم وسائل الإعلام تقوم بالتّغطية المباشرة وتكرّس أهميّة كبيرة لهذا الحدث .
- أسباب إقتصاديّة: إنّ أي إعتداء على أي مطار أو طائرة يشكّل ضرراً كبيراً على الإقتصاد المحلّي فأي تقصير في الآداء الأمني في أي مطار يؤدّي الى تراجع عدد السّياح القادمين الى هذا البلد بالإضافة حكماً الى التّكلفة الكبيرة لمعدّات الطّيران بحد ذاتها في حال تلفها أو تضرّرها.

وإذا أردنا تاريخيّاً اختصار أبرز الإعتداءات على المطارات وأمن الطّيران يظهر لنا وجود أربع حقبات أساسيّة:

---

[25] _ إيلي سماحة، مرجع سابق، ص:2-3.

- **الحقبة الأولى:** السّنوات ما بين 1930_ 1960 والتي تمثّلت فيها الإعتداءات على الطّيران المدني بتحويل مسار الطّائرات : ففي بداية الحرب الباردة إستُعملت الطّائرة كوسيلة للهرب من الأنظمة الشّيوعيّة والشّموليّة بإتّجاه ما كان يعرف بالدّيمقراطيّات الغربيّة .
- **الحقبة الثّانية:** السّنوات ما بين 1960 _ 1970: هذه المرحلة شهدت أعمال تفجير مطارات وطائرات لأهداف إيديولوجيّة خصوصاً في منطقة الشّرق الأوسط .
- **الحقبة الثّالثة:** السّنوات ما بين 1970 _ 1990: شهدت هذه الحقبة بداية ما عرف بتفجير الطّائرات في الجوّ. ومن بعض الأمثلة على ذلك:
  - في الثّالث من شهر حزيران 1985 تمّ تفجير طائرة عائدة للخطوط الجويّة الهنديّة فوق الأجواء الكنديّة بعد ان وضع راكب من السّيخ متفجّرة في الحقائب الموضوعة في مستودع الطّائرة.
  - وفي الثّاني والعشرون من كانون الأوّل 1988 إنفجرت طائرة بوينغ BOEING 747 عائدة لشركة بانام فوق مدينة لوكربي الإسكتلنديّة ممّا أدّى الى وفاة 244 راكب على متنها بالإضافة الى وفاة 11 شخصاً من السّكّان المحليّين.
- **الحقبة الرابعة:** بداية الألفيّة الثّالثة، شكّلت الحدث الأبرز في تاريخ أمن المطارات والطّيران والّذي أحدث ثورة في هذا القطاع حيث إستعملت الطّائرة بحد ذاتها لإعتداءات إنتحاريّة ويتجلّى ذلك في أحداث 11 ايلول 2001 في الولايات المتّحدة الأميركيّة حيث تمّ تحويل إتّجاه أربع طائرات نقل مدنيّة و توجيهها لتصطدم ثلاث منها في برجيّ التّجارة الدّولية في مانهاتن نيويورك ومقرّ وزارة الدّفاع الأميركيّة (البنتاغون).

ولعلّ أكثر الهجمات إيلاماً ضد الطّيران المدني:

_ عام 1972: تعرّض الخطوط الجويّة اللّيبية رحلة 114 من نوع البوينغ 727 لاطلاق نار من قبل طائرتين حربيّتين إسرائيليّتين فوق صحراء سيناء المصريّة ممّا أدّى الى سقوطها ومقتل 108 أشخاص ونجاة خمسة.

_ عام 1977: الإستيلاء غير المشروع على طائرة تابعة للخطوط الجويّة الماليزيّة (MALAYSIAN AIRLINE) أثناء تحليقها في الجو نتج عنه مصرع قائد الطّائرة والملّاح بالرّصاص وسقوط الطّائرة ومصرع جميع الرّكاب على متنها.

– عام 1978: ثلاث أشخاص عرب إتّجهوا بأسلحتهم الى نقاط تسجيل الدّخول لشركة الطّيران الفرنسيّة (AIRFRANCE) في مطار باريس لتنفيذ عمل إرهابي وقد تمّ قتلهم على أيدي رجال الشّرطة.

– عام 1978: إصابة طائرتين تابعتين لشركة (AIR RHODISUI) بصاروخين من طراز سام 7 ينتج عنهما مصرع جميع الرّكّاب على متن الطّائرة.

– عام 1980: وقوع كارثة طائرة الخطوط الجويّة العربيّة السّعوديّة الرّحلة 163 عندما إندلع حريق في مخزن الأمتعة ومقتل جميع الرّكّاب البالغ عددهم ٣٠١ شخصاً.

– عام 1985: مطار روما وفيينّا تعرّضا لهجومين متزامنين ضد ركّاب شركة (AIR FRANCE) في منطقة التّسجيل وذلك بإستخدام قنابل يدويّة وبنادق ممّا أسفر عن مصرع ٢٢ شخصاً وإصابة 110 آخرين.

– عام 1985: خطف طائرة TWA أميركيّة وهبوطها إضطراريّاً في مطار بيروت وقتل أحد ركّابها وهو من الجنسيّة الأميركيّة.

– عام 1986: إنفجار قنبلة بصالة الوصول بمطار سيول كانت موجّهة بهدف عرقلة دورة الألعاب الأولمبيّة ممّا أسفر عن مصرع 6 أشخاص وإصابة 30 آخرين .

– عام 1980: الإستيلاء على طائرة تابعة لشركة (XIAMEN AIRLINE) وفقدان السّيطرة عليها أثناء الهبوط حيث أنّ أحد الخاطفين هاجم الطّيار ممّا أدّى إلى إصطدامها بطائرة أخرى ومصرع 127 شخصاً وإصابة 53 آخرين.

– عام 2001: في نيويورك تم إستعمال الطّائرات كقنابل موقوتة وتدمير مركز التّجارة العالمي المؤلّف من برجين عملاقين وقد نتج عن هذا التّدمير مصرع أكثر من ثلاثة آلاف شخص.

– عام 2015: تحطّم طائرة ايرباص ألمانيّة على متنها 142 راكباً جنوب فرنسا وذلك بعد أن أسقطها عمداً مساعد الطّيّار، اذ تبيّن أنّه يريد الإنتحار بعد ان أستغلّ دخول الملّاح الى المرحاض.

وجاء في إجتماع خاص في نيويورك للجنة مكافحة الإرهاب بشأن هذه التّهديدات الإرهابيّة، قالت فيه إن الجماعات الإرهابيّة ترى في الهجمات ضد الطّيران المدني الدّولي وسيلة فعّالة للتسبّب في خسائر كبيرة في الأرواح وأضرار إقتصاديّة. وشدّدت الدكتورة "فانغ ليو" الأمينة العامّة لمنظّمة الطّيران المدني الدّولي (الإيكاو) على ضرورة تزويد سلطات أمن الطّيران بالمعلومات الكافية من قبل هيئات إنفاذ القانون والإستخبارات التّابعة للدّول من أجل وضع تقييم فعّال للتّهديدات الإرهابيّة لقطاع الطّيران المدني ، كما حذّرت الدّكتورة ليو من أنّ الدّول الأعضاء في جميع المناطق معرّضة على الأرجح لهذه الهجمات، وذلك

بسبب طبيعة الطّيران المدني العالميّة والمترابطة، ولهذا ينبغي على الدّول الأعضاء العمل معاً وفق قرار مجلس الأمن 2309 (2016) للتصدّي لها[26].

_ الفقرة الثّانية: التّحوّل الإحترازي للمطارات لما بعد أحداث 11 أيلول 2001.

إندلعت الهجمات الإرهابيّة في 11 أيلول (سبتمبر) 2001، حينذاك إستقّل 19 إرهابيّاً من القاعدة أربع رحلات جويّة داخليّة أميركيّة في شمال الولايات المتّحدة وشنّوا سلسلة من الهجمات الإرهابيّة المنظّمة أمام أعين عالم جمّده الرّعب بعد رؤية إنهيار برجَي مركز التّجارةِ العالمي في نيويورك ، ففي هذا الهجوم فقط قُتِلَ وفُقِدَ حوالي 3000 شخصاً بمن فيهم الخاطفون.

يومها قام الخاطفون بتوجيه طائرات الرّكّاب إلى البرجين التّوأمين في نيويورك، ومبنى وزارة الدّفاع المعروف بإسم "البنتاغون" خارج واشنطن، وحقل في ولاية بنسلفانيا. قلب هذا الهجوم الوحشي الموازين رأساً على عقب، وهو الأكثر دمويّة في التّاريخ على الأراضي الأميركيّة والعالم ، وبشكل خاص قام هذا الهجوم بضرب أمن المطارات عرض الحائط، لذا كان لا بُدّ وبشكل فوري من إصلاح الخلل الفظيع الذي أدّى الى السّماح بإمكانيّة القيام بعمل إرهابي كهذا دون القدرة للتصدّي له بشكل مسبق والحؤول دون حصوله.

فإذا عدنا لما قبل الهجوم الإرهابي على المطارات الأميركيّة، يمكن للمرء أن يشاهد بسهولة مشهد وداع شخصٍ مغادرٍ مع أفراد عائلته عند البوّابة مباشرة، حيث كان يتم السّماح للنّاس بالدّخول الى تلك المنطقة للعموم و بدون تذاكر، نادرًا ما كانت هناك طوابير طويلة عند نقاط التّفتيش، وفي بعض المطارات، إذا تمّ العثور على شخص يحمل سكاكين يصل طولها إلى عشرة سنتيمترات(نفس تلك التي استخدمها مسلحو

---

[26] _ بدون إسم، **مسؤولة أممية: التهديدات الإرهابية للطيران المدني تطال جميع الدول**، خبر نشر على موقع الأمم المتحدة، تاريخ:2017/7/7، https://news.un.org/ar/story/2017/07/279162، تاريخ زيارة الموقع: 2023/9/1.

11 أيلول)، ويحمل الولّاعات أو حاويات السّوائل، يدعونه يمرّ بشكل طبيعي، و لم تهتمّ معظم المطارات بالتّحقّق من المعلومات الشّخصيّة المتعلّقة بالموظّفين الّذين بدورهم لم يكن لديهم سبب لطلب بطاقة هويّة المسافر للتحقّق من التّذكرة أثناء تسجيل الوصول والصّعود إلى الطّائرة، ومن البديهي للإرهابيّين ان يقوموا بإستغلال هذه الفجوة الأمنيّة وبالفعل حدثت الكارثة بعد تمكّنهم من السّيطرة على الطائرات الأربعة في ذلك التّاريخ المشؤوم.

لعبت أجهزة المخابرات الأميركيّة دورًا رئيسيّاً في المأساة، التي أثّرت في العديد من الأحداث العالميّة، على الرّغم من التّحذيرات العديدة، إلاّ أنّها لم تتمكّن من منع الهجوم في الوقت المناسب، أدّى هذا الفشل إلى إلحاق ضرر جسيم بسمعة الوكالات، لكنّها مُنحت أيضًا فرصة ثانية لإصلاح كل شيء ومنع تكرار مثل هذه الفاجعة.

بعد ثلاثة أيّام من الهجوم، إستؤنفت الرّحلات الجويّة التّجاريّة في الولايات المتحدة، ولكنّ الأيّام الخوالي لن تعود أبداً، فوصول المسافرين قبل 20-30 دقيقة من موعد رحلتهم أصبح مستحيلاً، فقد أصبح مشهد الجنود المسلّحة من الحرس الوطني هو المشهد الأوّل لهم عند وصولهم الى المطار، وقد بقي هذا الحال لأشهر عديدة حيث استمرّ الحرس الوطني بمراقبة الأحداث عن كثب وبدون ملل.

ومع ذلك، وبرغم تغيّر إجراء الصّعود السّهل والبسيط الى الطّائرة تماماً بعد حادثة 11 ايلول 2001، الّا أنّه كان للمأساة المفاجئة تأثير عميق على كل جانب من جوانب الولايات المتّحدة، فمنذ ذلك الحين لم يعد السّفر الجوّي في هذا البلد كما كان من قبل، فقد حوّلت هذه الكارثة أميركا على الفور وبشكل تلقائي الى أمّة مهووسة بالحفاظ على سلامتها. وفيما يتعلّق بسلامة الطّيران إنقلبت الإجراءات السّائبة

السّابقة للصّعود للطائرة من التّشريع الى التّنفيذ الفوري ومن الفحوصات الأمنيّة الى تدريب الأفراد وتسعى جاهدة لتكون مسلّحة حتّى الأسنان على جميع المستويات لعدم تكرار الحادثة الأليمة.

وبأقل من عشرة أيّام من حادثة 11 أيلول، وقّع الرّئيس بوش آنذاك على قانون أمن الطّيران الذي يهدف الى تعزيز أمن المطارات والطّائرات وجعله قانوناً رسميّاً. وهذه كانت المرّة الأولى في التّاريخ الأميركي التي يكون فيها الرّئيس الفدرالي مسؤولاً بنفسه عن قواعد أمن المطارات المنصوص عليها في القانون.

كما تبنّت المطارات وشركات الطّيران الأميركيّة إجراءات أمنيّة أكثر صرامة منذ إستئناف رحلات الطّيران المدني في 14 أيلول، وقام الحرس الوطني بنشر أفراد عسكريّين مسلّحين في المطار، وتمّ تمديد طوابير الرّكّاب للصّعود الى الطّائرات بشكل كبير.

إستقلّ خاطفوا حادثة 11 أيلول الطّائرات الأميركيّة دون تحديد هويّتهم، ممّا جعل من الممكن شنّ هجومات مأساويّة لاحقة، فأصدرت أميركا " **قانون باتريوت**" [27]وبدأت بإنشاء نظام يدمج جميع معلومات التّعريف الشّخصي على أساس الإسم وتاريخ الميلاد.

---

[27] _ **قانون "باتريوت**" تشريع أميركي تم إقراره في أعقاب هجمات 11 سبتمبر/أيلول 2001 وأثار جدلا سياسيا وقانونيا كبيرا في الولايات المتحدة، وأصابت عدواه العديد من البلدان التي أقرت تشريعات مشابهة له بدعوى مكافحة "الإرهاب."

ويعرف هذا القانون بـ"باتريوت آكت" أو "قانون الوطنية"، واسمه الرسمي "توحيد وتعزيز أميركا من خلال توفير الأدوات الملائمة المطلوبة لاعتراض وعرقلة الإرهاب."

وبموجبه مُنح مكتب التحقيقات الفيدرالي (أف بي آي) ووكالة الاستخبارات المركزية (سي آي أي) صلاحيات موسعة لمراقبة وتفتيش المشتبه فيهم والاطلاع على الممتلكات الشخصية للأفراد، ورفع العوائق القانونية للتنصت على المحادثات الهاتفية، ومراقبة الرسائل الإلكترونية والمعاملات البنكية والملفات الطبية.

وشرّع القانون أيضا وضعية "المقاتل العدو" و"المقاتل غير الشرعي"، وهو الأمر الذي سمح للسلطات الأميركية بالقبض، بدون اعتبار لحدود جغرافية أو محاكمة، على متهمين بالإرهاب. للمزيد من المعلومات عن القانون يمكن زيارة موقع الجزيرة التالي: https://shorturl.at/J2467.

وليس فقط الولايات المتّحدة، فبعد تلك الحادثة أصبحت الدّول أكثر صرامة في عمليّات التّحقّق من الهويّة والفحص الأمني وتحديث قوائم حظر الطّيران. وفي عام 2002 ،قّدم الإتّحاد الأوروبي آنذاك قاعدة تؤكّد على شركات الطّيران التّحقّق والتّأكيد من أنّ الرّاكب قد صعد فعلاً على متن الرّحلة وهو نفسه الّذي قام بفحص أمتعته، وذلك بالتّحقّق من وثائق هويتهم بكلا المرحلتين ، بالإضافة الى ذلك تمّ أيضاً تطبيق تقنيّات التّعرّف على بصمات الأصابع ومسح قزحيّة العين من قبل الأمن العام لكل مسافر .

وفرضت قيود صارمة على شكل قائمة بالمواد الممنوعة على المسافر حوذتها عند سفره ،مثل المقصّات والسّكاكين وكل الأدوات الحادّة، كما وضعت قيود على السّوائل لإمكانيّة تضمّنها مواد متفجّرة، وأصبحت إجراءات التّفتيش من قبل رجال الأمن الخاضعين لدورات تدريبيّة مكثّفة، أكثر صرامة حيث مثلاً يجبر المسافر على خلع حذائه أيضاً لإدخاله عبر مكنة التّفتيش الx-ray للتأكّد من عدم إحتوائه على المتفجّرات. كما أنّه كان الدّخول الى قمرة القيادة داخل الطّائرة سهل جدّاً بنفس سهولة الدّخول الى المرحاض، أمّا بعد عامين على الحادثة، أصبحت قمرات القيادة مضادّة للرصاص ومغلقة بشكل آمن لايمكن فتحها إلّا من الدّاخل.

فأصبحت تُعدّ إزالة الأحزمة والأحذية وقلب المحافظ والجيوب والحقائب جزءًا من معايير الأمان الجديدة لما بعد 11 أيلول، كما العناصر التي يمكن إستخدامها بوضوح كأسلحة. وبعد محاولة "ريتشارد ريد" من تفجير طائرة في طريقها من باريس إلى ميامي في ديسمبر 2001 بقنبلة حذاء، أُجبِرَ الرّكاب على خلع أحذيتهم عند نقاط التّفتيش، أمّا القواعد الأخرى، مثل القيود على السّوائل، تركت في البداية بعض المسافرين في حيرة من أمرهم لأنّهم لم يعلموا بأنّه يمكن إستخدام بعضها لصنع قنبلة.

أدّت القواعد الجديدة إلى إطالة الطّوابير عند نقاط التّفتيش بالمطار وشجّعت المسافرين على الوصول الى المطار قبل موعد الطّائرة بوقت طويل[28].

وبالحكم على عدد عمليّات الإختطاف منذ 11 أيلول، داخل وخارج الولايات المتّحدة، من المحتمل أن تكون الإجراءات الأمنيّة المتزايدة في المطارات ناجحة في معظمها مع بعض الإستثناءات المميتة. ففي عام 2015، تحطّمت طائرة ركّاب روسيّة بعد وقت قصير من إقلاعها من شرم الشّيخ في مصر، وإشتبه مسؤولون أميركيّون وبريطانيّون في وجود قنبلة على متن الطّائرة، ومع ذلك، كان هذا الحادث إستثنائيًّا إلى حد ما.

بعد أكثر من 20 عامًا، يمكننا القول بثقة أنّهم تعاملوا مع المهمّة بفضل القوة الماليّة والتّقدّم التّكنولوجي، ولكن ما هي التّكلفة هو سؤال أكثر صعوبة فحجم هذه المبادرة مثير للإعجاب فقد أعادت الدّولة إنشاء نظام صارم لأمن الطّيران من الصّفر لهذا الغرض، فمثلاً تمّ توظيف أكثر من 50000 شخص على مدار العام، مع تدريب مكثّف للطّاقم لتعلّم جمل مشفّرة في حالة وجود تهديد إرهابي.

إنّ العديد من القواعد التي تمّت صياغتها وإستكمالها من قبل الإدارة الأميركيّة على مرّ السّنين (بدعم من دول أخرى في بعض الأحيان) أصبحت في نهاية المطاف دوليّة، وهذه قائمة كاملة بالإبتكارات في مجال السّفر الجوّي في الولايات المتّحدة:

- عند تسجيل الوصول والصّعود إلى الطّائرة، بدأ الرّكّاب الذين تزيد أعمارهم عن 18 عامًا يتعرّضون للتحقّق من المعلومات من بطاقة الصّعود إلى الطّائرة ومن بطاقة الهويّة.

---

[28] – حسين دياب، **أمن المطار**، بحث غير منشور أُعدّ لنيل ترقية لرتبة رائد في قوى الأمن الداخلي، 2015، ص: 22.

- كان الرّكاب مُطالبين بأخذ أمتعتهم عبر ماسح بالأشعّة السّينيّة للأشياء المحظورة، بما في ذلك المتفجّرات أو السّوائل القابلة للإشتعال، و في وقت لاحق، ظهرت أجهزة مسح ضوئي لكامل الجسم بالأشعّة السّينيّة في المطارات، قادرة على إكتشاف ليس فقط المعادن، ولكن أيضًا أنواع أخرى من العناصر المحظورة.

- كان الرّكاب محدودون في كميّة السّوائل أو المواد الهلاميّة التي يمكنهم حملها على متن الطّائرة، فيجب ألّا يتجاوز كل وزن 100 جرام.

- عند التّفتيش، طُلب من الرّكّاب خلع أحذيتهم وتمريرها عبر ماسح ضوئي كذلك الملابس الخارجيّة والسّاعات وأجهزة الكمبيوتر المحمولة والهواتف الذّكيّة وأحزمة الخصر المزوّدة بإدخالات حديديّة.

- بدأ الطّيّارون في التّدريب على إستخدام الأسلحة النّاريّة وحملها على متن الطّائرة ولا تكشف السّلطات عن العدد الدّقيق للأشخاص الّذين تمّ تدريبهم.

وضعت كاميرات في قمرة القيادة في جميع الطّائرات، حتّى يتمكّن الطّيّارون من مراقبة الوضع في المقصورة.

- طوال مدّة الرّحلة، تبقى أبواب قمرة القيادة مغلقة. فقد إنتهى العصر الذي كان بإمكان الرّكّاب الفضوليّين أن ينظروا فيه إلى مركز التّحكّم في الطّائرة أو على الأقل بطريقة ما يتّجهون إلى الطّيّارين.

- يمكن للمطارات الآن الوصول إلى قاعدة بيانات مكتب التّحقيقات الفدرالي الواسعة للإرهابيّين والمتعاونين معهم حيث يتمّ إستخدامه لإكتشاف المتسلّلين الّذين يحاولون الدّخول إلى المطار أو الصّعود على متن الطّائرة، وفي وقتٍ لاحق، ظهرت قوائم مماثلة في أوروبا وبلدان أخرى.

- بدأ ضبّاط الأمن الجوّي المسلّحون يرتدون ملابس مدنيّة والتّواجد على جوانب عشوائيّة من المطار.

● تمّ تركيب ماسحات ضوئيّة مزوّدة بنظام التّعرّف على الوجه عند نقطة التّفتيش، والّتي تستخدم قاعدة بيانات للخدمات الخاصّة للتعرّف على المشتبه بهم في الجرائم والإرهاب .

● بدأت المطارات في إستخدام أجهزة التّصوير المقطعي المحوسب بوظيفة إنشاء صور ثلاثيّة الأبعاد لأمتعة الرّكّاب بطريقة الخوارزميّات، حيث يمكن عرضها وتدويرها لتحليل مرئي مفصّل. ففي العقد الأوّل بعد 11 أيلول، أنفقت السّلطات أكثر من 62 مليار دولار على أمن المطارات، لكنّ الأميركيّين لم يتخلّوا عن خوف الطّائرات، وبسبب ذلك، إنخفضت إيرادات شركات الطّيران من عام 2001 إلى عام 2006 بمقدار 10 مليارات دولار سنويًّا، زاد عدد المتطلّبات والقواعد في المطارات، ومعها إزدادت قوائم الإنتظار أيضًا. وجدت دراسة أجريت عام 2019 أن الأمر سيستغرق من 16 إلى 23 دقيقة لتطهير جميع الخطوط الأمنية في أكثر مطارات البلاد إزدحامًا، و34–60 دقيقة خلال ساعات الذّروة، نتيجة لذلك، كان لدى الأميركيّين صورة مألوفة للمطار كمكان للتوتّر والقلق، حيث يجب أن تصل في وقت مبكّر حتّى لا تفوّت رحلتك.

● ظهر نظام PreCheck، لمساعدة الأشخاص الذين يجتازون نقطة التّفتيش بإستخدام الطّريقة السّريعة مقابل مبلغ معيّن ومعلومات شخصيّة، يقدّم المشاركون في البرنامج معلومات عامّة عن أنفسهم، وتاريخ العمل، والعناوين التي عاشوا فيها، وبصمات الأصابع وإجتياز فحص الخلفيّة.

يَعتبر العديد من خبراء الطّيران أن عمل إدارة أمن النّقل أصبح عالي الجودة، على الرّغم من أنّه لا يخلو من الأخطاء. كما يقول "جيفري برايس"، أستاذ أمن الطّيران بجامعة ولاية دنفر: من المؤشّرات الواضحة على فعاليّة الإدارة عدم وجود هجمات جويّة كبيرة في الولايات المتّحدة بعد 11 أيلول، في الوقت نفسه كانت هناك محاولات لشنّ هجمات إرهابيّة لكن لم ينجح أيّ منها. ويمكننا ذكر بعضها:

– في كانون الأول 2001، حاول "ريتشارد ريد" إرهابي القاعدة أثناء طيرانه على متن طائرة أميركيّة متوجّهة إلى ميامي، تفجير عبوة ناسفة كان يحملها عبر أمن المطار في حذائه، لاحظه الرّكّاب في الوقت المناسب وقاموا بتحييده، حكم على ريد بالسجن 110 سنوات[29].

– في عام 2006، خطّطت مجموعة من الإرهابيّين المرتبطين بالقاعدة لحمل متفجّرات سائلة متخفّية في هيئة علبة بيبسي على متن طائرات من المملكة المتّحدة إلى الولايات المتّحدة وكندا، كشفت شرطة لندن النّقاب عن الخطّة بفضل مراقبة المشتبه بهم و أُدين حينها سبعة أشخاص وحُكم عليهم بالسّجن لمدة تتراوح بين 22 عامًا ومدى الحياة.

– في عام 2009، على متن طائرة أميركيّة متّجهة إلى ديترويت، حاول "عمر عبد المطلب" إرهابي القاعدة تفجير عبوة ناسفة مخبّأة في الفخذ ولكن العمليّة لم تنجح فأصاب نفسه وإثنين من الرّكّاب، وحُكم عليه بالسّجن المؤبّد دون حق الإفراج المشروط[30].

– في عام 2010، تمّ العثور على علب بها عبوات ناسفة على طائرتي شحن متّجهتين إلى الولايات المتّحدة و تمّ ذلك بفضل المعلومات التي قدّمتها المخابرات السّعوديّة.

– في عام 2012، أفادت أجهزة المخابرات بإعتقال مشتبه بهم خطّطوا لتفجير عبوة ناسفة غير معدنيّة على متن طائرة و تمّ إعتقال الإرهابيّين قبل بدء الخطّة ولم تهدّد سلامة الحركة الجويّة.

---

[29] _ بدون إسم، **إحباط اعتداء أثناء رحلة جوية بين أمستردام وديترويت**، برقية، نشر على موقع فرنسا24، https://shorturl.at/dhtX8 ، تاريخ2009/12/26، وتم التحديث تاريخ:2009/12/26. تاريخ زيارة الموقع: 2023/9/2.

[30] _ إحباط اعتداء أثناء رحلة جوية بين أمستردام وديترويت، https://shorturl.at/dhtX8، مرجع سابق.

المبحث الثّاني: الأمن الوقائي في التّصدي لأفعال التّدخل غير المشروع

في عالم يموج بالتّحديات والمنافسات المُستتر منها والمعلن بين الدّول، تقع على عاتق أجهزة معيّنة داخل كلّ دولة حماية الأمن القومي لهذه الدّولة في شتّى المجالات، وذلك عبر سياج أمن يمنع الإختراق وتغلغل الإرهاب .

وفي تعريف الأمن الوقائي أنّه نظام يضم ثلاثة مبادئ تتعلّق بالأفراد، والمعلومات، والأمن المادّي لتحقيق إستراتيجيّة الدّفاع في العمق، حيث يتم تطبيق مراحل متعدّدة من الحماية لإعاقة ، وتأخير، وإكتشاف، ومنع الهجوم[31].

يهدف هذا المبحث إلى التعرّف على إجراءات الأمن الوقائيّة الدّوليّة والتّرتيبات في التّصدي لأفعال التّدخّل غير المشروع التي من الواجب إقامتها وتنفيذها في المطارات[32] .

---

[31] _ مبادرات لتعزيز الأمن والسلامة، **موقع: البوابة الرسمية لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة،** https://shorturl.at/bEQ36، تاريخ زيارة الموقع:2023/9/9.

[32] _ المواد من 1 الى7 من الملحق السابع عشر لاتفاقية الطيران المدني الدوالي:

1. منع الرّكّاب المغادرين، المحوّلين (Transferred passengers) والعابرين (Transit passengers) أخذ أشياء غير مصرّح بها على متن الطّائرات والّذي يحظّر عليهم اصطحابها كالأصناف التّالية: كل ما صنع بغرض الهجوم، أو الدّفاع مثل الأسلحة النّاريّة، والأسلحة الحادّة والهراوات والفؤوس، والعصي المحشوّة، أو ذات النّتوءات، القنابل اليدويّة، والمتفجّرات، الذّخيرة، أو المواد الحارقة، المواد القابلة للإشتعال أو الآكلة أو السّامة بما في ذلك الغازات سواء المضغوطة أو غير المضغوطة مع الإشارة إلى أنه بعد التّيقن من أن حيازة صنف من الأصناف المذكورة أعلاه لا يمثل انتهاكاً للقانون الوطني، وإذا اعتقد بعدم وجود نيّة جنائيّة لدى الرّاكب ينبغي أخذ الصّنف من الرّاكب ونقله كمتاع مسجّل يوضع في مستودع الطّائرة.

_ الفقرة الأولى: إجراءات الحماية الخارجيّة للمطار

تطرّقت الإيكاو في إحدى فقرات الملحق السّابع عشر إلى وجوب إقامة سور أو حاجز لكي يفصل المناطق المفتوحة للجمهور عن منطقة التّحرّكات وغيرها من التّجهيزات والمناطق الأخرى في المطار ذات الأهميّة الحيويّة لسلامة تشغيل الطّائرات.

فالغرض من سور المطار هو تحديد المحيط لردع الدّخول بدون تصريح، وتأخير التّسلّل والمساعدة على كشفه، ينبغي أن تكون للأسوار المقامة بين الجانب الجوّي والجانب الأرضي من المطار عوائق ماديّة

---

2. إزالة إمكانيّة الإختلاط أو الإتّصال بين الرّكّاب الّذين مرّوا بإجراءات مراقبة الأمن، والأشخاص الّذين لم يمرّوا بتلك الإجراءات، وذلك في المناطق التّالية لنقاط التّفتيش الأمني ، أمّا إذا حدث إختلاط أو إتّصال فيجب إعادة تفتيش الرّكّاب المعنيّين، وأمتعتهم اليدويّة قبل الصّعود إلى الطّائرة.
3. عدم نقل أمتعة ركّاب غير موجودين على متن الطّائرة إلّا إذا أخضعت الأمتعة المتفرّقة عن الرّكّاب لإجراءات أمن إضافيّة، وهناك قاعدة قياسيّة بشأن مضاهاة الرّكّاب بالأمتعة، بما يحقّق التأكّد من أن جميع الأمتعة تتبع لركّاب على نفس الطّائرة.
4. التّأكّد من تنفيذ الكشف الأمني على الأمتعة المسجّلة قبل وضعها على متن الطّائرة.
5. التّأكّد من إخضاع البضائع، وطرود البريد الممتاز، والمستعجل، والعادي، والتّموين، وغيرها من الإمدادات التي يتم نقلها داخل المطار المقرّر نقلها مع رحلات الرّكّاب للفحص الأمني، أوعدم قبول هذه الإرساليّات إلّا بواسطة شاحن معروف.
6. التّأكّد من وجود إجراءات خاصّة بمراقبة الدّخول والخروج، ويتحقّق هذا الغرض بوضع التّدابير، والنّظم التي تتحقّق من الشّخصية بهدف منع الأفراد، أو وسائل النّقل من الدّخول بدون تصريح إلى منطقة التّحرّكات المراقبة في المطار التي تخدم الطّيران المدني الدّولي والمناطق الأخرى المهمّة لدواعي أمن المطار.
7. المعالجة الأمنيّة لجرائم إختطاف الطّائرات والجرائم الأخرى التي تمسّ بأمن الطيران المدني، فعندما ترتكب جريمة إختطاف الطّائرات على الأجهزة الأمنيّة إتخاذ العديد من التّدابير الأمنيّة اللّازمة بظلّ إرتكاب الجريمة، ومنها إجراءات التّفاوض والإقتحام، ودراسة العوامل ، والأسباب التي أدّت إلى وقوع الجريمة ، وتلك التي قد تسهم في دفع أو خفض معدّلاتها.

ظاهرة بوضوح للجمهور ومانعة للدخول بدون تصريح وأن يكون إرتفاعها كافياً لردع التّسلق، وينبغي أن يبنى السّور بحيث يستحيل رفعه من أسفل إلى أعلى أو الزّحف من تحته، ويمكن غرس الجزء الأسفل من السّور في الأرض أو تثبيته في قاعدة خرسانيّة أو عتبة خرسانيّة، وقد تكون هناك شروط قانونيّة لإستخدام الأسلاك الشّائكة أو الأسلاك ذات الشّفرات الحادّة في المناطق الّتي يدخلها الجمهور، ولذلك ينبغي إلتماس المشورة القانونية في هذا الشأن.

تتمّ الحماية الخارجيّة لمبنى المطار من خلال الأسوار الخارجية، ولكن ذلك ليس كافياً حيث يجب تأمين الحماية من الصواريخ أرض/جو، إنّ وظيفة الأسوار الخارجيّة هي توفير درجة من الرّدع الطّبيعي والنّفسي أو القانوني لمنع حدوث أفعال تدخّل غير مشروع.

❖ الأسُس المثاليّة لبناء الأسوار: يعتمد مستوى الحماية الذي يوفّره السّور، على إرتفاعه وبنائه والمادّة المستخدمة وأي ملامح أمنيّة إضافيّة تُستخدم لزيادة أدائه وفعاليّته مثل تغطية أعلاه بالشّرائط الشّائكة، والسّور لا يوفّر في حد ذاته إلّا قدراً محدّداً من الأمن، إذ يمكن تسلّق أي سور أو إختراقه من قبل متسلّل محترف في غضون دقائق أو حتّى ثواني، ولزيادة فعاليّة السّور كحاجز أو رادع ضد المتسلّلين يجب أن:

_ يظل تحت المراقبة ومزوّد بشكل من أشكال نظم كشف المتسلّلين، علاوة على ذلك يجب التّفتيش على الأسوار بصورة منتظمة لضمان بقائها في حالة جيّدة وعدم وجود تلاعب بها، وتعتمد فعاليّة أي محيط أمني الى حد كبير على مستوى الأمن عند نقاط الدّخول، إذ يجب تركيب البوّابات بنفس المعايير الأمنيّة لإقامة السّور.

– يتعادل إرتفاع السّور وبنائه مع درجة الرّدع الطّبيعي المطلوبة.

- لا يكون من الممكن الدّخول من تحت السّور أو من خلال مجاري المياه الموجودة تحته .

- يستحسن إقامة السّور على خطوط مستقيمة، لسهولة الإستطلاع والبناء، إذ أنّ الوصلات التي يتغيّر إتّجاه السّور عندها، تكون عادة أسهل في التسلّق وبالتّالي يجب التّقليل منها الى الحد الأدنى.

- إذا أمكن، أن تكون منطقة السّور بأكملها مرئية للحرّاس الموجودين في مواقع ثابتة أو الّذين يتجوّلون من خلال الدّوريّات.

- وإذا كان الواقع يسمح بذلك يجب إخلاء الأراضي على جانبي السّور لمسافة معقولة للتخلّص من السّواتر التي يمكن أن يتخفى ورائها المتسلّل، والعمل على إزالة الموانع (عواميد الإنارة ، الإعلانات، المعدّات ، المركبات والأشجار....) التي قد تساعد المتسلّل على تسلّق السّور.

- يستخدم عوائق تمنع المتسلّل من تسلّق السّور مثل الأسلاك الشّائكة وشرائط الكونسرتينا أعلى السّور أو في أسفله (لإحباط أي عمليّة تسلّل).

❖ تدابير حماية إضافية للأسوار:

أ- نظام الكشف عن المتسلّلين: يتم إستخدام نظم الكشف عن المتسلّل الخاصّة بمحيط المطار لزيادة المستوى الأمني الّذي يوفّره السّور، ونظم الكشف عن المتسلّل هي أجهزة إلكترونيّة مهمّتها إطلاق صفّارات إنذار في حال حاول أي دخيل إختراق سور المطار من خلال إطلاق صفّارة إنذار.

إنّ أي قرار تتّخذه الإدارة المولجة حماية أمن المطار "في أيّ دولة من دول العالم" لتحديد إمكانيّة تركيب هذه النّظم يجب أن يأخذ الإعتبارات التّالية:

_ نوع السّور أو الحائط المطلوب تغطيته.

- طول السّور.

- أحوال التّربة المحليّة وسطح الأرض.

- حالة الطّقس والحيوانات البريّة المحليّة.

- الموارد الماديّة المتوفّرة.

وتبقى الإشارة الى أنّه من الأثار السّلبيّة لهذه النّظم إمكانيّة إطلاق صفّارات إنذار كاذبة أو وهميّة.

ب- الإضاءة الأمنيّة: يمكن للإضاءة الأمنيّة (إنارة المحيط الخارجي للسور) توفير درجة كبيرة من الرّدع لأي متسلّل محترف و تساهم بصورة كبيرة في تعزيز الأمن الطّبيعي. (تجدر الإشارة الى انّه اذا جرى تركيبها بشكل غير سليم فقد تساعد المتسلّلين اكثر من مساعدتها لعناصر جهاز أمن المطار).

يجب على الإضاءة الأمنيّة ان توفّر ما يلي:

- السّماح لعناصر جهاز أمن المطار برؤية المتسلّلين قبل الوصول الى اهدافهم.

- اخفاء عناصر جهاز الأمن عن المتسلّلين.

- ردع المتسلّلين او إعاقة أهدافهم.

ج - كاميرات المراقبة: انّ إستخدام كاميرات المراقبة للإستطلاع يوفّر عامل الإستخدام البشري (يقلّل عدد الأفراد العاملين) كما انّه مفيد في تغطية المواقع الكبيرة او المحيطات الخارجيّة، خاصّة عند استخدامه مع نظم كشف المتسلّل ورقابة الدّخول الآليّة، وقد يوسّع نظام الأمن الموجود ويجعله أكثر فعاليّة، كما أنّه يعزّز

من فاعليّة أمن المحيط خاصّـةً اذا ما إستُخدِم للتحقّق من إرشادات أجهزة التّنبيه التي يطلقها نظام كشف المتسلّل. ومن حسناتها أيضاً إنّها:

– تقلّل من تعرّض عناصر أجهزة الأمن للخطر ويجنّبهم سوء الأحوال الجويّة .

– تقلّل من الدّوريّات الأمنيّة الروتينيّة.

– تمكّن دائماً المعنيّين من العودة للأرشيف للتحقيق من حدوث أي خرق.

❖ الحماية من الصّواريخ أرض _ جو: إنّها صواريخ موجّهة، مصمّمة ليتم إطلاقها من الأرض الى الجو بهدف إسقاط الطّائرات أو الأهداف الجويّة الأخرى كالصّواريخ والطّائرات بدون طيّار، لذلك فهي جزء أساسي من أنظمة الدّفاع الجوّي المضادّة للطائرات والدّفاعات الصاروخيّة. ولتأمين المطار ضد هذه الصّواريخ يجب على جهاز أمن المطار أن يقوم بعدّة تدابير مترابطة ومتسلسلة.

<u>أوّلاً:</u> تحديد الخطر.

يَندر حدوث هجمات على الطّائرات العاملة في مجال النّقل الجوّي المدني بواسطة الصّواريخ أرض – جو ولكن هذا النوع من الهجمات محتمل الحدوث، ومن الصّعب التّصدّي بنجاح لمثل هذا النّوع من الهجوم ولكن الأمر ليس بالمستحيل، ويعتمد ذلك على التّعاون والتّنسيق الوثيقين بين جهاز أمن المطار والطّيران المدني والعاملين في المطار والمستثمرين الجويّين، وطاقم القيادة وخدمات الحركة الجويّة.

ويعتمد نجاح الدّفاع في المقام الأوّل على درجة تقدير السّلاح وقدراته وقيوده، ومعظم هذه الصّواريخ هي من نوع الصّواريخ الموجهّة التي تعمل بالأشعة تحت الحمراء، وعلى الرّامي ان يقوم بعدّة وظائف قبل ان يتم اطلاق هذا النوع من الصّواريخ بنجاح، وتتشمل هذه الوظائف ما يلي:

- تحديد الهدف.

- توجيه الصّاروخ وغالباً تشغيل بطّاريّة الإطلاق في نفس الوقت.

- إعطاء وقتٍ كافٍ لجهاز التّوجيه في الصّاروخ أن يتعقّب الهدف.

- إطلاق الصّاروخ.

هذه الصّواريخ هي بصفة عامّة سهلة التّشغيل الى حد معقول، ولا تتطلّب إلّا قدرة الرّامي على رؤية الهدف وتشغيل نظام الدّفع وآليّة الإطلاق ولكن التّدريب مطلوب اذا ما رغب الرّامي الحصول على نتيجة مثاليّة إذ أنّه من غير المألوف للرامي الذي لم يتدرّب أو لم يتلقّ تدريباً جيّداً أن يُخطئ تقدير الهدف ويقوم بإطلاق الصّاروخ خارج منطقة الإطلاق النّاجحة، بالإضافة الى ذلك هناك عدداً من القيود المفروضة على التّشغيل تشمل:

- الوقت الذي يحتاجه مشغّل الصّاروخ الرّامي لإعداده وتوجيهه وتشغيله وإطلاقه.
- مدّة صلاحيّة بطّاريّة التّشغيل، وعادةً ما تكون قصيرة.
- يجب ان يطلق الصّاروخ في زاوية يزيد إرتفاعها عن 20 درجة حتّى لا يتأثّر بالجاذبيّة.
- إرتفاع مستويات الطّاقة الحراريّة المشعّة اللّازمة لتنشيط جهاز التّوجيه.
- غالباً ما يتطلّب الأمر إنعكاساً شمسيّاً قويّاً لتنشيط جهاز التّوجيه اذا لم يكن هناك مصدر حراري مناسب مثل الهدف.
- وجوب توافر حالة جويّة مناسبة لإنجاح الإطلاق.

- محدوديّة المدى المنحرف للصاروخ الذي يبلغ 4500 مترا (15 الف قدم).

- آليّة التّدمير الذّاتي في السّلاح التي غالباً ما تعمل بعد 12 ثانية من الاطلاق.

- رؤية الهدف.

ثانياً – إجراءات وتدابير الحماية.

1. معدّات الطّائرات:

ينبغي للمستثمرين الجويّين، الذين يقومون بتشغيل خطوط جويّة بصفة مستمرّة في مناطق الخطر العالي، أن يتشاوروا مع السّلطة المختصّة بالأمن بشأن إستعمال ما يلي:

- وضع غطاء لأنبوب العادم في الطّائرة.

- إستعمال طلاء غير عاكس لطلاء السّطح الخارجي للطائرة.

- أجهزة إلكترونيّة مضادّة.

2. في الجو:

حينما تكون الطّائرة فوق مناطق معرّضة للخطر من صواريخ أرض – جو يجب أن يقوم قائد الطّائرة بما يلي:

- الحفاظ على إرتفاع لا يقل عن 7500 متر (25000 ألف قدم) لأطول وقت ممكن.

- الإقلاع أو الهبوط فوق المناطق التي تعتبر آمنة.

- إستعمال أقل قدر لازم من الطّاقة عند الهبوط أو الإقلاع.

- التّحليق بدون اشعال الأنوار ليلاً للحؤول دون استهداف الطّائرة.

- تشغيل التّدابير الإلكترونيّة المضادة.

3. إجراءات مراقبي الحركة الجويّة:

يجب تزويد مراقبي الحركة الجويّة بأحدث المعلومات عن حركة الطّائرات حتى يتمكّنوا من:

- التّخطيط المسبق لمناطق الهبوط والاقلاع الآمنين.

- إعلام طاقم الطّيران بأكثر المناطق أمناً لعمليّات الإقتراب من المدارج والإقلاع وإجراءات تشغيل المحرّكات التي يجب أن تُتبع.

4. على الأرض:

صواريخ الأرض _ جو سهلة النّقل ويمكن تشغيلها من أي منطقة مفتوحة، بما في ذلك أي سطح مستو من أسطح المباني، وبالتّالي فإن مسارات الهبوط، والى حد كبير، مسارات الإقلاع التي تكون عادةً فوق أرض مكشوفة، هي الأماكن التي تشنّ منها الهجمات في الغالب، ولذلك يجب أن تشمل خطط الطّوارىء ما يلي :

- إجراء عمليّات مسح مفصّلة من وقت لآخر لمناطق الهجوم المحتملة وإجراء عمليّات تفتيش مماثلة قبل الهبوط والإقلاع مباشرة.

- إخضاع المناطق التي تم تفتيشها للرقابة بواسطة دوريّات غير منتظمة.

- التّواصل مع السّكان المحليّين في الإبلاغ عن أي نشاط غير اعتيادي يلاحظونه.

- التّحديد المسبق للرحلات المعرّضة لخطر كبير والتي تتطلّب إتّخاذ إجراءات خاصّة عند الإقلاع والهبوط.
- مسح أمني للمناطق التي يحتمل أن يشنّ منها الهجوم بقصد إزالة أي مكان يمكن للعدوّ الإختباء فيه.

_ الفقرة الثانية: إجراءات الحماية الداخليّة للمطار

ويُقصد بالحماية الدّاخليّة للمطار تلك الإجراءات التي تتم داخل حرم المطار أي مبنى المسافرين، فقد نصّت القاعدة القياسية 3-2-4 من الملحق 17 : "يجب على كلّ دولة متعاقدة ان تتأكّد من أنّ شروط تصميم المطار، بما في ذلك المتطلّبات الهندسيّة والمتعلّقة بالبنية الأساسيّة اللّازمة لتنفيذ التّدابير الأمنيّة في البرنامج الوطني لأمن الطّيران المدني قد أدرجت في تصميم وتشييد التّجهيزات الجديدة وفي تعديلات التّجهيزات الموجودة حاليّاً في المطارات"[33].

و تشير المادّة 3-8-23 من المستند 8973 لإتّفاقيّة الطّيران المدني الدّولي:

هناك حاجة الى التّأكد من أنّ جميع العاملين في المطار على دراية وفهم لواجباتهم ومسؤوليّاتهم بصدد إجراءات أمن الطّيران وإنّهم يتلقّون التّدريب الملائم في مجال أمن الطّيران وينطبق ذلك على أيّة شخص يعمل في المطار ويكون لديه تصريح بالدّخول الى المنطقة المقيّدة أمنياً او المنطقة المحرّمة على أساس منتظم أو لفترة قصيرة .

كما نصّت القاعدة القياسيّة 4-2-2 من الملحق 17: " يجب على كل دولة متعاقدة ان تضمن إنشاء مناطق أمنيّة مقيّدة في كل مطار يخدم الطّيران المدني على أساس عمليّة تقييم المخاطر"

[33] _ قواعد وتوصيات دوليّة، الملحق 17 من لإتفاقيّة الطيران المدني، حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، الطبعة التاسعة، مارس /آذار 2011، منظمة الطيران المدني الدولي إيكاو.

لذا ولأجل المقتضيات الأمنيّة تقسّم جميع مباني المسافرين في العالم الى منطقتين :

- المنطقة المفتوحة للجمهور (Zone Publique): وهي الجزء من المطار الذي يسمح للركاب المسافرين والجمهور العام على السّواء من دخوله دون قيد او شرط وهي تشمل عادةً في مباني المسافرين القسم المخصّص للعموم القادمين لإستقبال وتوديع المسافرين وغالباً ما نجد في هذه المنطقة شركات طيران، شركات تأجير السّيارات، مكاتب للفنادق، كافيتريا ومطاعم.

- المنطقة المقيّدة أمنيّا او المنطقة المحرّمة (Zone à accès règlementé): لايسمح بالدّخول الى هذه المنطقة إلّا للركاب الذين يحملون جواز سفر وتذكرة سفر صالحين أو الأشخاص العاملين في المطار والذين يحملون تصاريح الأمن.

أمّا **معايير الإيكاو لخطّة الطّوارئ:** فيتعيّن على كل مطار أن يضمن إنشاء خطّة طواري شاملة توفّر المقتضيات لمواجهة الأفعال المحتملة المتنوّعة في مجال أفعال التّدخّل غير المشروع[38]، وتحدّد بوضوح مسؤوليّات صنّاع القرار، بالإضافة إلى تعيين مسؤوليّات وإجراءات التّصدي لجميع المشاركين الذين يواجهون مثل هذه الأفعال، بما في ذلك إجراءات الإخطار والفترة الزّمنية الدّنيا التي تستغرقها للكيانات المسؤولة لتوفير الرّد المختص للتصدّي لفعل من أفعال التّدخل غير المشروع.

ويتعيّن على الخطّة أن تشمل أيضاً التّدابير الإستباقيّة لتنفيذها عند وقوع تهديد معيّن أو في حالة زيادة عامّة في التّهديدات، وقد نص الملحق السّابع عشر (المطارات)[39] لإتّفاقيّة شيكاغو على ما يلي:

- يجب أن توضع لكلّ مطار خطّة طوارئ متناسبة مع عمليّات الطّائرات وغيرها من الأنشطة الجارية في المطار.

- يجب أن تنصّ خطّة طوارئ المطار على تنسيق الإجراءات الواجب إتّخاذها للتصدّي للطوارئ في المطار أو في المناطق المجاورة له وتضم أمثلة الطّوارئ ما يلي: طوارئ الطّائرات، وعمليّات التّخريب ولا سيّما التّهديد بالقنابل، والإستيلاء غير المشروع على الطّائرات، والوقائع النّاتجة عن البضائع الخطرة، وحرائق المباني، والكوارث الطّبيعيّة وحالات الطّوارئ في مجال الصّحّة العامّة.

- يجب أن تنسّق خطّة الطّوارئ طريقة التّصدي و طريقة مشاركة جميع الدّوائر التي تعتبرها السّلطة المختصّة قادرة على المساعدة في هذا التّصدي.

وقد أشارت قواعد منظّمة الطّيران المدني الدّولي إلى جميع الأخطار التي تهدّد أمن وسلامة المسافرين في (الملحق السّابع عشر) واضعة قواعد وتوصيات وشروط لمنح التّصاريح للأفراد والمركبات، و أمن الرّكّاب والأمتعة اليدويّة والبضائع، من خلال الكشف الأمني على الرّكّاب، التّفتيش اليدوي للركّاب، الكشف الأمني على الأمتعة اليدويّة، الكشف الأمني بمعدّات الأشعّة السّينيّة التّقليديّة على الأمتعة اليدويّة، الكشف الأمني بكاشفات آثار المتفجّرات، فصل الرّكّاب الذين مرّوا بالكشف الأمني عن الرّكّاب الآخرين، وغيرها من القواعد تمّ ذكرها في التّفصيل في الملحق رقم(10).

المبحث الثّالث: واقع مطار بيروت الدّولي وتطابقه مع المعايير الدّوليّة

عُرِفَت بيروت بالخدمات الجويّة قبل أن يبنى فيها المطار، فقد كانت محطّة للطائرات البرمائيّة الفرنسيّة التّابعة لطيران الشّرق الذي كان يربط معظم المستعمرات الفرنسيّة ويسهّل التّواصل فيما بينهما، وخلال الإنتداب الفرنسي على لبنان باشرت السّلطات الفرنسيّة بتوسيع مرفأ بيروت مما أدّى الى تسطيح منطقة بئر حسن التي أصبحت المكان المناسب لإنشاء المطار، حيث بدأت أعمال البناء سنة 1936 وتمّ إفتتاح المطار رسمياً سنة1938 ، عند إستقلال لبنان عن الإنتداب الفرنسي سنة1943 ، أصبح مطار بيروت مرفقاً مهمّاً ومقرّاً لطيران الشّرق الأوسط وشركة طيران لبنان، وهي شركة طيران تأسّست سنة ١٩٤٥ وكان 60% من رأسمالها مملوك من شركة "Air France".

مع النّمو الإقتصادي بعد الحرب العالميّة الثّانية وإستقلال لبنان، كان لا بد من توسيع المطار وتطويره فأختيرت منطقة خلدة التي تبعد حوالي9 كلم عن وسط بيروت، موقعاً جديداً لإنشاء المطار الحالي، فإفتتح مطار بيروت لأوّل مرّة في 23 نيسان من العام 1954. وعند الإفتتاح، كان المطار يتألّف من مدرجين للهبوط والإقلاع (3250 و3180 م) مع مبنى حديث جدًا (لوقته) ويحوي مساحة ترحيبيّة مُميّزة مع مقهى، وسريعًا تطوّر المطار ليُصبح المركز الأوّل في الشّرق الأوسط مع منافسة إقليميّة شبه معدومة، وأخذت أربع شركات طيران بالعمل فيه هي، طيران الشرق الأوسط (MEA)، الخطوط الجويّة الّلبنانيّة، خطوط طيران البحر المتوسط (TMA)، والخطوط الجويّة الّلبنانية الدّوليّة (LIA)، إضافة إلى العديد من شركات الطّيران الأجنبيّة.

وفي العام 1968، قام العدوّ الإسرائيلي بعمليّة كومندوس إجراميّة دمّر من خلالها 14 طائرة مدنيّة في المطار، تسبّبت بالكثير من الخراب وأدّت إلى إفلاس شركة الخطوط الجويّة الّلبنانيّة الدّوليّة (LIA) ،ومع

إندلاع الحرب الأهليّة في سبعينات القرن الماضي، توقّف العمل بالمطار وتلقّى خسائر كبيرة نتيجة هذه الحرب، إلّا أنّه وعلى الرّغم من هذه الأخيرة تمّ إعادة ترميم المبنى في العام 1977 ليُعاود العدوّ الإسرائيلي تدميره خلال الغزو الذي طاول لبنان في ذلك الوقت، وبشكل شبه تلقائي قامت الحكومة أنذاك بإعادة إصلاح المدارج.

ومع نهاية الحرب الأهليّة، قامت الحكومة اللّبنانيّة برئاسة الرّئيس الحريري بإعادة إعمار مطار بيروت بشكل يسمح بإستيعاب أعداد ضخمة من المسافرين (6 ملايين شخص سنويًا مع إحتمال توسيعه لإستيعاب 16 مليوناً) مع إنشاء مبنى أخر وتجهيزات حديثة، أيضًا تمّ إنشاء مدرجين جديدين للهبوط والإقلاع (3395 و3800 م) ومبنى للمديريّة العامّة للطّيران.

وعلى إثر إغتيال الرّئيس رفيق الحريري بتاريخ 14-02-2005 صدر قرار بتاريخ 18-05-2005 من مجلس الوزراء أطلق بموجبه على مطار بيروت الدوّلي إسم مطار رفيق الحريري الدوّلي-بيروت تخليدًا لذكراه.

وعلى عادته، قام العدوّ الإسرائيلي في تمّوز 2006 بعدوانه الشّهير على لبنان وقصف كل مدرّجات المطار ما أدّى الى إقفال المطار قصريّاً.

إلّا أن صلابة الإرادة اللّبنانيّة أعادت ترميم المطار بعد فترة قصيرة وتمّت إعادة فتحه في أيلول 2006 وأعاد الرّئيس "بوش" السّماح للطائرات الأميركيّة بالسّفر إلى لبنان ناهيًا بذلك حظر دام أكثر من عشرين عامًا.

لذا سنتطرّق في هذا المبحث لمدى مطابقة مطار بيروت رفيق الحريري الدولي لمعايير الإيكاو في **الفقرة الأولى**، أمّا في **الفقرة الثّانية** سنتناول أبرز التّحدّيات التي تواجه مطار رفيق الحريري الدّولي _ بيروت اليوم.

- **الفقرة الأولى: مُطابقة معايير الإيكاو في مطار بيروت الدّولي:**

لطالما أُثيرت تساؤلات حول مدى مطابقة المعايير الأمنيّة المعتمدة في مطار رفيق الحريري الدّولي مع توصيات المنظّمة العالميّة للطّيران المدني الإيكاو (ICAO) ، لذا سوف نلقي الضّوء في هذه الفقرة على المشاكل الأمنيّة التي تمّ إيجاد حلول لها وتمّت معالجتها خلال السّنوات العشرة الأخيرة والمشاكل التي ما زالت عالقة وبعض الحلول المقترحة لها لتبيان نسبة المطابقة ومحاولة تضييق المسافة إن وُجِدت.

أ- قواعد الإيكاو:

ورد في الملحق السّابع عشر بأنّه يجب على كلّ دولة متعاقدة أن تقوم بما يلي[34].

ينبغي للدول أن تضع إجراءات وتدابير لإدارة الأزمات والتّخطيط لإتّخاذ ما يلزم من إجراءات للتصدّي لها ووضع حدّ لها[35]، وبحسب معايير الإيكاو لمركز عمليّات الطّوارىء يوصي الملحق السّابع عشر (المطارات)[36] بإنشاء مركز ثابت لعمليّات الطّوارئ وموقع متحرّك للقيادة طوال فترة إستمرار حالة الطّوارئ، وذلك لتسهيل التّنسيق بين كافّة الفرقاء المعنيّين، وهو المطبّق في مطار رفيق الحريري الدّولي.

فعند تنفيذ الخطط للتعامل مع أفعال التّدخل غير المشروع ينبغي مراقبة هذا التّنفيذ من موقع مركزي مثل مركز القيادة أو مركز عمليّات الطّوارئ وينبغي أن يكون مركز عمليّات الطّوارئ مجهّزاً

---

[34] _ الفصل الرابع المادة 6 من الملحق السابع عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي.

[35] _ المادة 1: ادارة الازمات و التصدي لأفعال التدخل غير المشروع (المستند 8973) منظمة الطيران المدني الدولية الايكاو، ص: 17-1.

[36] _ المادة 11: ادارة الازمات و التصدي لأفعال التدخل غير المشروع (المستند 8973) منظمة الطيران المدني الدولية الايكاو، ص: 17-14.

بوسائل إتّصالات مرنة وفعّالة تكفل الإتّصال المباشر بالطّائرة المعنيّة وبوحدات خدمات الحركة الجويّة وجميع وحدات خدمات الأمن التي يحتمل أن تقدّم مساعداتها في المطار.

إنّ وجود مركز لعمليّات الطّوارئ مجهّز بالعاملين وبالمعدّات المناسبة يعدّ ضروريّاً للتعامل مع أفعال التّدخل غير المشروع، فهذا المركز يعمل بمثابة النّقطة الرّئيسيّة لأنشطة السّيطرة والتّنسيق التي تمارسها جميع الوكالات المشاركة والموجّه الأوحد لكل من هو بمواجهة حالة الطّوارئ القائمة، وهكذا يجب أن تحدّد بوضوح في خطط الطّوارئ إجراءات إستخدام ذلك المركز وما يلزمه من موظّفين.

لذلك ينبغي أن يقتصر دخول مركز عمليّات الطّوارئ على الموظّفين المرخّصين وأن تكون بيئة المركز فسيحة ومفتوحة حتى يتمكّنوا من العمل تحت الضّغط ودون أن يتدخّل أيّ منهم في عمل الآخر تفادياً لما قد ينتج عن تضارب المصالح فيما بينهم، لذا يجب أن تتوافر المعدّات والتّعهدات اللّازمة في مركز عمليّات الطّوارئ لسدّ إحتياجات جميع أعضاء فريق إدارة الأزمات[37] .

كما إنّ البضائع الجويّة تحتوي على طائفة عريضة من المنتجات مختلفة الحجم والوزن والكثافة لذلك ينبغي أن تؤخذ في الإعتبار طبيعة البضائع عند إجراء الكشف الأمني وأن يضم هذا الكشف خلوّ الإرساليّات من أي بنود محظورة مخبّأة فيها. ومن خلال تأسيس نظام متين لأمن سلسلة إمدادات البضائع يشمل مفهوم مرسلي البضائع المعلومين والوكلاء النظاميّين المعتمدين، تستطيع الدّول أن تضمن تطبيق الضّوابط الأمنيّة السّليمة _ بما تشمله من كشف أمني _ على الإرساليّات.

[37] _ المواد1،2،3، مركز عمليات الطوارئ، الفصل السابع عشر (المستند8973) منظمة الطيران المدني الدولية الايكاو، ص:14-17.

لذلك ينبغي إجراء الكشف الأمني على جميع أنواع البضائع والإرساليّات تحت أيّ ظرفٍ كان[38].

أمّا حالات الإعفاء من الكشف الأمني فهي:

- يجوز أن تتّفق الدّول على الإعفاء من الكشف الأمني أو على إستخدام تدابير أمنيّة بديلة بسبب الطّبيعة الخاصّة لبعض أنواع البضائع، وينبغي أن تكون هذه الإعفاءات في برامجها الوطنيّة لأمن الطّيران المدني وأن تشمل الإعفاءات ما يلي:
- البضائع الثّمينة.
- البريد الدّبلوماسي بموجب أحكام إتّفاقيّة فيينا .
- الحيوانات الحيّة مثل الماشية أو الحيوانات الأليفة.
- الأمصال وغيرها من البنود الطّبية.
- بنود إنقاذ الأرواح مثل الدّم ومنتجات الدّم، والنّخاع الشّوكي والأعضاء البشرية المخصّصة للزرع في جسم الإنسان.
- الرّفات البشريّة والوسائل الضّروريّة لتغليفها.
- المواد النّووية الخاصّة.

إنّ مهمّة فصيلة تفتيشات المطار هي تفتيش جميع المسافرين المغادرين عبر مطار رفيق الحريري الدّولي وكافّة أمتعتهم وكذلك جميع الموظّفين والعسكريّين العاملين في المطار ،إضافةً الى الملّاحين وطواقم الطّائرات وجميع حاملي التّصاريح التي تخوّلهم الدّخول إلى المناطق المعقّمة ،وهذه الصّلاحيّة تجيز لعناصر الفصيلة

---

[38] _ المادة13-5-5: الكشف المني، الفصل الثالث عشر (المستند 8973) منظمة الطيران المدني الدولية الايكاو، ص:8-13.

فتح كافّة حقائب المسافرين وغيرهم المشكوك بأمرها بغية تفتيشها يدويّاً ومصادرة جميع المواد الخطرة والممنوعة.

بعد أحداث 11 أيلول 2001، بدأت غالبيّة المطارات في جميع أنحاء العالم بتفتيش الحقائب المسجّلة مباشرةً عبر نظام الBHS [39]، و يُشار إلى هذا النّظام بإسم " **نظام تفتيش الأمتعة المسجّلة**" من قبل إدارة أمن النّقل (TSA) في الولايات المتّحدة، حيث يتمّ تحويل هذه الأمتعة إلى جهاز الكشف على المتفجّرات (EDS)[40].

بتاريخ 2019/9/9 و 2019/9/12[41] وبعد عدّة تجارب على نظام الـBHS من قبل فصيلة التّفتيشات في مطار رفيق الحريري الدّولي تمّت إزالة جميع أجهزة التّفتيش القديمة التي كانت تعتمد على آلات الكشف بالأشعّة السّينيّة XRAY نوع Rapiscan Single view القديمة الطّراز والتي كانت مركّزة على المداخل الرّئيسيّة والدّاخليّة من الجهتين الشّرقيّة والغربيّة من قاعة المغادرة في المطار وإستبدالها

---

[39] _ Baggage Handling System ، إنّ نظام مناولة الأمتعة (BHS)[39] هو نوع من أنظمة النّقل المثبّتة في المطارات والتي تنقل الأمتعة المسجّلة من عدّادات التّذاكر (Ticket Counter) إلى المناطق التي يمكن فيها تحميل الحقائب على الطّائرات، تم إختراع أول نظام آلي لمناولة الأمتعة (BHS) من قبل شركة BNP Associates في عام 1971 ، وتستخدم هذه التّكنولوجيا اليوم في كل المطارات الرّئيسيّة تقريبًا في مختلف أنحاء العالم.

على الرّغم من أنّ الوظيفة الأساسيّة لـ BHS هي نقل الحقائب ، فإنّ نظام BHS النّموذجي يخدم وظائف أخرى للتأكّد من وصول الحقيبة إلى الموقع الصّحيح في المطار.

بالإضافة إلى الفرز، قد يؤدّي نظام ال BHS أيضًا الوظائف التّالية:

- تنظيم الحجم (لضمان التّحكم في نقاط الإدخال لتجنّب التّحميل الزّائد على النّظام)
- موازنة الحمل (لتوزيع حجم الحقيبة بالتّساوي بين أنظمة الناقل الفرعية)
- تتبّع الحقائب
- يقرأ العلامات التّلقائيّة (ATR) (يقرأ العلامات (Barcode)الموجودة على الأمتعة المسجّلة من شركات الطيران)

[40] _ Explosive Detection System

[41] _ برقيتا فصيلة تفتيشات المطار رقم 1156 تاريخ 9\9\2019 ورقم 1192 تايخ 12\9\2019 .

بالآلات الحديثة عدد تسعة نوع RAPISCAN 620 Dual View المركّزة قبل نقطة الأمن العام بحيث أصبح المسافر يخضع وأمتعته للتفتيش مرّة واحدة كسائر المطارات الدّوليّة العالميّة بعد أن كان يخضع للتفتيش مرّتين قبل وصوله إلى الطّائرة.

تستخدم فصيلة التّفتيشات للقيام بالمهام المطلوبة منها، المعدّات المتطوّرة التّالية:[42]

- نظام تفتيش الحقائب BHS (Standard 2) .
- أجهزة الأشعّة X-Ray Dual View لتفتيش حقائب اليد.
- أبواب كشف المعادن.
- آلات للكشف الجسدي بواسطة تقنيّة الميلّميتر ProVision L3 2.
- آلات مسح آثر المتفجّرات والمخدّرات IONSCAN 600 - 500DT IONSCAN - ITEMISER Rapiscan - SABRE 5000.

كما و تُشير القاعدة القياسيّة 5 – 1 – 5 من الملحق 17 : " يجب على كل دولة متعاقدة أن تكفل في مطاراتها التي تخدم الطّيران المدني وجود موظّفين مرخّص لهم ومدرّبين تدريباً كافياً للإستعانة بهم للتعامل مع حالات التّدخّل غير المشروع". وتشير المادة 3 – 8 – 23 من المستند 8973 لإتفاقية الطّيران المدني الدّولي الى أنّ هناك "حاجة للتأكّد من أنّ جميع العاملين في المطار على دراية وفهم لواجباتهم ومسؤوليّاتهم بصدد إجراءات أمن الطّيران المدني وأنّهم يتلقّون التّدريب الملائم".

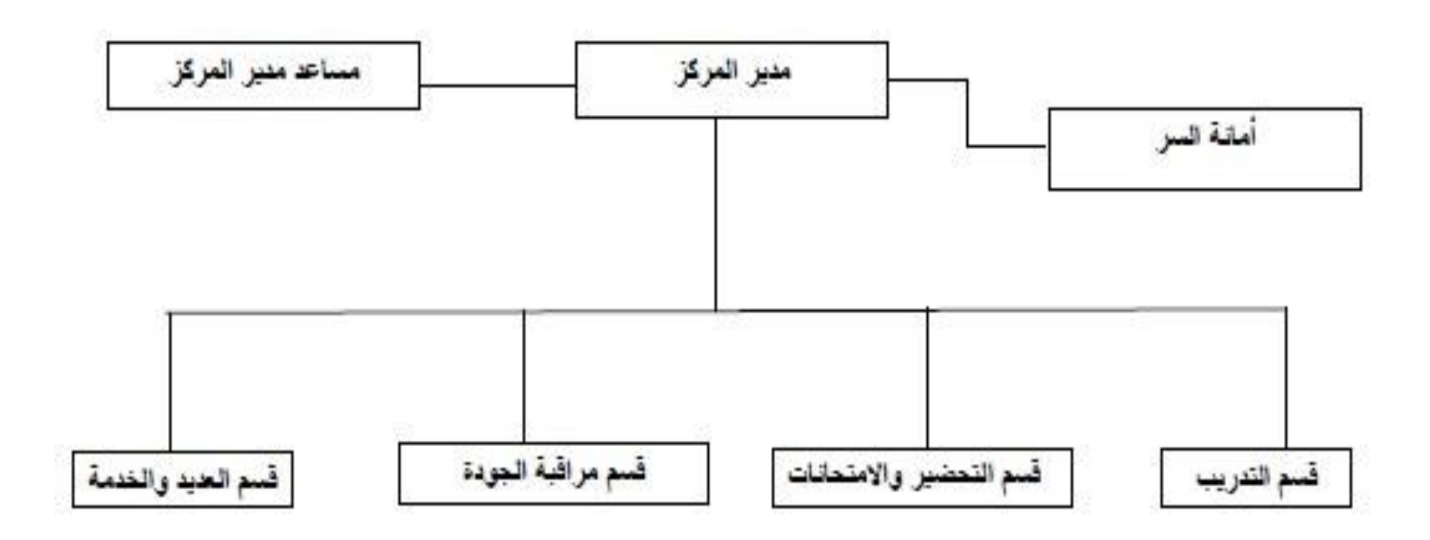
---

[42] _ **ملحق رقم(9)** يوضح صوراً لبعض أجهزة التفتيش في مطار رفيق الحريري الدولي.

إذاً، من الشروط الأساسيّة المطلوبة للموافقة على عمل أيّ شخص في المطار سواء كان من المدنيّين أو العسكريّين هو خضوعه لدورات تدريبيّة أساسيّة (Formation initiale) ودورات تدريبيّة مستمرّة (Formation continue) في مجال أمن الطّيران المدني تختلف طبيعتها ومدّتها بحسب نوع وطبيعة عمل كل شخص في المطار وذلك قبل أن يتم توظيفه ، فكانت شركة طيران الشّرق الأوسط الـ MEA أو شركات الطّيران الخاصّة تعمد الى تدريب موظّفيها داخل الشّركة بمبادرات فرديّة دون أن يكون لهذه الدّورات أي صفة رسميّة أو إعتراف من منظّمة الإيكاو.

ولمعالجة هذه المشكلة، جرت شراكة ما بين الدّولة اللّبنانيّة والدّولة الفرنسيّة تمّ على أثرها توقيع إتّفاقيّة تعاون بين الدّولتين أنشىء بموجبه **مركز تعزيز أمن المطار** " **CERSA** " بموجب المرسوم 2095 تاريخ 23/ 5/ 2009.

إنّ أبرز ميزات هذا المركز أنّ المدرّبيين فيه ينتمون إلى مختلف الأجهزة الأمنيّة و المدنيّة العاملة في المطار "جيش، قوى أمن داخلي، أمن عام ، جمارك و الطّيران المدني" وتابعوا تدريباً على أعلى المستويات في لبنان على يد خبراء دوليّين نالوا على أثرها شهادة " مدرّب أمن طيران مدني" مُعترف بها من الإيكاو وتؤهّلهم للتدريب في لبنان وفي أيّ دولة في العالم.



❖ **يُظهر الرّسم أعلاه هيكيلة مركز تعزيز أمن المطار " CERSA".**

ويهدف هذا المركز الى تأهيل جميع العاملين في مطار رفيق الحريري الدّولي من مدنيّين وعسكريّين ليصبحوا قادرين على تطبيق القوانين والقواعد الدّوليّة الصّادرة عن المنظّمة الدّوليّة للطيران المدني (ICAO) بعد إلمامهم التّام بها،والتدرّب على كيفيّة التّصرّف عند أي موقف مهما كان .

المواد التّدريبيّة هي:

- مبادئ الأمن .
- العلاقة مع المسافرين .
- تنظيم مطار رفيق الحريري الدّولي .
- خطّة الطّوارئ .

- خطّة الإخلاء .

- المواد الممنوعة .

- قراءة المستندات والتّدقيق بها .

- تقنيّات التّفتيش .

- تجهيزات نقطة التّفتيش .

- تحليل الصّور الإشعاعيّة [43].

لقد ساهم هذا المركز إعتباراً من تاريخ تأسيسه في 2009/1/1 ولغاية إعداد هذا البحث في تدريب أكثر من ستة آلاف متدرّب من العاملين في المطار في مختلف المواد التي تمّ ذكرها.

وتجدر الإشارة بأنّه إعتباراً من تاريخ 2013/8/27 أصبح هذا المركز وفي مدّة قياسيّة مركزاً إقليميّاً معتمداً من الإيكاو حيث أصبحت العديد من الدّول العربيّة المحيطة تنتدب رعاياها للمشاركة في دورات تدريبيّة وتمّ تنظيم ثماني دورات تدريبيّة إقليميّة لغاية تاريخه شارك فيها أكثر من خمسين متدرباً من البلدان التّالية: سوريا، الأردن، مصر، تونس، الجزائر، ليبيا، المغرب، العراق.

[43] _علي الحركة، **أمن المطارات**، بحث غير منشور أُعدّ لنيل ترقية رتبة رائد، المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي دورة النقباء المرشحين لرتبة رائد، 2015 ، ص:45،46،47.

- **الفقرة الثّانية: واقع مطار بيروت والتّحديات التي تواجهه**

برزت في الآونة الأخيرة محاولات دوليّة عديدة لوضع لبنان على اللّائحة السّوداء وحظر الطّيران الأوروبي من دخول الأجواء اللّبنانيّة نظراً للمخاطر الأمنيّة المحدقة به وبمحيطه الإقليمي، كذلك الثّغرات التي يعاني منها المطار وعدم وفائه لمتطلّبات برنامج التّدقيق الدّولي AUDIT[44].

إنّ المسؤوليّة الكُبرى الملقاة على عاتق جهاز أمن المطار بموجب مرسوم إنشائه وهي الدّفاع عن مطار رفيق الحريري الدّولي وحفظ الأمن فيه، وحماية الطّيران المدني من أي تدخّل غير مشروع وحماية الطّائرات والمسافرين وتنفيذ القوانين والنّصوص التّنظيميّة لإدارة الملاحة الجويّة في المطار، تفرض على الجهاز المذكور وفي ظلّ التّحديات والظّروف التي تعيشها، بذل جهود هائلة لتأمين الحد الأدنى المطلوب لتنفيذ هذه المسؤوليّة الكبرى، مع وجود العديد من الصّعوبات نذكر منها:

- تَعدّد الأجهزة الأمنيّة العاملة في المطار مع ما يعنيه ذلك من تشابك في الصّلاحيّات والمهمّات في ظلّ إرتباطات إداريّة وقانونيّة وعسكريّة متشعّبة ومتداخلة بشكل يظهر بوضوح في آليّة عمل كل جهاز وعلاقته بالوحدة الأم وبقيادة جهاز أمن المطار.
- النّقص الواضح في العتاد والعديد لكل من الوحدات الأمنية والعسكريّة الموضوعة بتصرّف الجهاز، وخصوصاً بسبب الأوضاع التي تعيشها البلاد وفرار العديد من العسكريّين.
- النقص الحاد في عدد المراقبين الجويّين، ففي العام 1998 تمّ توظيف عدد من المراقبين الجويّين، لم يبق منهم سوى 13 عاملين حالياً، يؤمنون 300 ساعة عمل شهرياً فيما المعايير الدّولية لا تسمح للمراقب الجوّي سوى ب 90 ساعة شهريّاً كحد أقصى. وفي العام 2011 أجريت

---

[44] _ علي الحركة، مرجع سابق ص: 44.

مباراة وتمّ على أثرها تعيين 20 مراقباً جويّاً ولكن لم يخضعوا للتدريب المناسب الذي يخولهم إستلام عملهم في برج المراقبة حتى الان بحجّة عدم توافر موازنة للتدريب، وهم يقومون الآن بمساعدة المراقبين ال13 وهم غير مؤهّلين لذلك (حادثة الطائرة في كسروان). كما أجريت مباراة اخرى لتعيين 25 مراقباً جويّاً رفض الرّئيس ميشال عون توقيع مرسومهم لعدم التّوازن الطّائفي[45].

أمّا التّحديات التي تواجه عمل المديريّة العامّة للطيران المدني هي:

إذا عدنا لمهمّة هذه المديريّة والمحدّدة بموجب مرسوم إنشائها والتي هي " إدارة المطار والإشراف على عمل الملاحة الجويّة، لوجدنا أن المطلوب منها عملاً واسعاً وضخماً، يمتد من الإدارة إلى التّنظيم إلى التّجهيز إلى الإشراف على الأمن، إلى تأمين ومواكبة كافّة المتطلّبات الفنيّة والتّقنيّة الخاصّة بالتّفتيش وبالأعمال الأمنيّة والإداريّة ولمواجهة وتلافي أي عمل من أعمال التّدخل غير المشروع ، لذلك أعطاها القانون اللّبناني والسّلطات الرّسميّة في لبنان، صلاحيّات واسعة في إدارة الملاحة الجويّة وفي إدارة إستثمار أهم مرفق حيوي من مرافق الدّولة اللّبنانيّة، من هنا تفرض عليها مسؤوليّة كبرى لإتمام مهامها، حيث تواجهها تحدّيات عديدة.

بالإضافة للتعقيدات الإداريّة النّاتجة عن التّدخّلات المختلفة في مرفق المطار، والتي لا صلاحيّة لمعدّي البحث في التّطرق إليها وتفصيلها، كما تواجه المديريّة العامّة للطيران المدني تحدّيات الظّروف الأمنيّة الحسّاسة التي نعيشها، وطبيعة تواجد المطار ضمن محيط صاخب وواسع ومليئ بالثّغرات الأمنيّة والإجتماعية والسّكنيّة والعمرانيّة المختلفة، زد على ذلك حساسيّة مطار الرّئيس الحريري لكونه المرفق الجوّي

---

[45] _ **فضائح مطار رفيق الحريري الدولي... في تقرير واحد**، تقرير نُشر على موقع صوت بيروت انترناشيونال، 2022/1/14، https://www.youtube.com/watch?v=iryL4sy1VQU، تاريخ زيارة الموقع: 2023/9/20.

الأكثر حيويّة في الشّرق الأوسط والذي يستقبل ويتعامل مع دول متعدّدة تجمع في تكاوينها التّناقضات المختلفة سياسيّاً وأمنيّاً.

إنّ البيئة الخارجيّة للمطار هي عبارة عن مجتمع فقير ما يزيد من الأعباء الأمنيّة، لأنّ نسبة الأشخاص القابلة للقيام بأعمال تخريبيّة وأعمال تهريب هي نسبة كبيرة بهدف الحصول على المال، ناهيك عن الرّصاص المتفلّت في جوار المطار من الأحياء المحيطة العشوائيّة ما قد يُشكّل خطراً على سلامة الطّائرات.

كذلك الأمر بخصوص البيئة الدّاخليّة للمطار فهي عبارة عن موظّفين مدنيّين وعسكريّين، أوضاعهم المعيشيّة صعبة جدّاً ما جعل لديهم قابليّة للقيام بأعمال تخريبيّة و أعمال تهريب فمثلاً اذا كان عدد الموظّفين 7000 شخص فقد كانت نسبة وجود مخرّب ضمنهم 1000/1 اليوم وبسبب تردّي الأوضاع المعيشيّة أصبحت لا تقل عن 1000/500. وأسعار الرّشوة المدفوعة من قبل المنظّمات الإرهابيّة والمهرّبين للقيام بأعمال التّخريب او التّهريب أصبحت متدنّية جداً نسبةً للتضخّم المالي الحاصل ما يعطيهم القدرة على تجنيد عدد أكبر من الأشخاص، حتى بالنّسبة للمعتقدات لدى الأفراد فقد أصبح هناك نقمة لدى الكثيرين تجاه المسؤولين ونسبة القيام بعمليات إغتيال أصبحت كبيرة.

إنّ وجودنا في الشّرق الأوسط هو تحدٍّ أمنيّ بحد ذاته بسبب وجود عدد كبير من اللّاجئين والمنظّمات الإرهابيّة التي لا تعد ولا تحصى،ووجود مربّعات أمنيّة داخل المخيّمات الفلسطينيّة وكلّها على إستعداد للقيام بأعمال تخريب من قتل و تهريب وإغتيال وغيرها من الأعمال.

اذاً نلاحظ انّه هناك اليوم تحدّيات فُرضت علينا بسبب الوضع الرّاهن، وهناك تحدّيات هي موجودة أصلاً، وهي في الأصل خطيرة جدّاً وبدرجة عالية من جميع النواحي، لاسيّما القتل والإرهاب وهي التي تهمّنا أكثر ونواحي التّهريب تهمّنا بالدّرجة الثّانية، فالأولويّة هي وقف القتل بسبب وجود منظّمات ترغب بالقتل

وتفجير الطّائرات كما لدينا منظّمات أخرى تهتم بالتّهريب. اذاً هم موجودين في الأصل وأضيف لهم عامل مساعد وهو تردّي الوضع الإقتصادي والتّضخّم الحاصل والذي يساعدهم بتنفيذ الأمرين، فإذا أرادوا التّفجير أصبح بامكانهم تجنيد أشخاص تنفّذ معهم و بكلفة أقل بكثير عن قبل .

إضافةً الى انّه أيّ دولة في العالم عندما تصبح فقيرة، أكثر الأماكن التي تزداد خطورة هي طريق المطار حيث تزداد فيها عمليّات السّرقة والقتل والخطف لأنّ من يرتاد هذه الطّريق إن كان مغادراً أم كان قد وصل من السّفر يكون بحوذته مالاً أو أشياء ثمينة، فهذا تحدٍّ مهم ولكن طبعاً ليس بخطورة التّحديات السّابقة.

صحيح انّ هذه التّحديات الأمنيّة تواجه مطارنا كلّ يوم الاّ انّها ما زالت تحت السّيطرة ولكن كلما زاد التّضخّم المالي وكلما تردّت الأوضاع الإجتماعيّة كلما زادت الخطورة وكلما زادت نسبة الأشخاص القابلة والمُستعدّة للقيام بهذه الأعمال التّخريبيّة.

إنّ التّهديد الأساسي هو التّهديد الدّاخلي، امّا بالنسبة للتهديد الخارجي في لبنان أصبح كبير جدّاً وقد رأينا ذلك بإرتفاع نسبة جرائم القتل والسّرقة والتّهريب في العامين الأخيرين وهذا الشّيء بالطّبع يرتدّ على المطار. فاذا نظرنا فعليّاً نرى ان نسبة السّرقة على طريق المطار إرتفعت جدّاً ومن ناحية أخرى فإنّ خطورة القابلين للقيام بعمليّات التفجير والتي إزدادت نسبتهم و أصبح الأخطر بينهم من كان يعمل داخل المطار، فالمطار جزء من البلد وموظّفيه جزء من المجتمع فهو بالطّبع سيتأثّر بالبيئة الخارجيّة والدّاخليّة.

وبالعودة لأبرز المشاكل التي يعاني منها مطار رفيق الحريري الدّولي على الصّعيد الأمني والتي تغذّي التّهديد الدّاخلي، هي تعدّد الأجهزة الأمنيّة العاملة فيه والتّداخل في صلاحيّاتها وغياب التّنسيق وتبادل المعلومات فيما بينها.

إنّ التّجربة العمليّة أثبتت انّه بالرّغم من أن هذه الأجهزة (جيش–أمن داخلي–أمن عام–جمارك) وإن كانت تتبع عملانيّاً لقيادة جهاز أمن المطار وإدارياً ومسلكيّاً لإداراتها فإنّ كلّ جهاز ينظر نظرة ريبة وحذر الى الآخر ويسعى جاهداً في معظم الأحيان الى حجب المعلومات عن الأجهزة الأخرى بهدف الوصول وحده الى النّتيجة المرجوّة ما يؤدّي في كثير من الأحيان الى فشل العمليّة الأمنيّة برمّتها .

فعلى سبيل المثال تتشابك الصّلاحيات أحياناً لجهة تفتيش الأشخاص وتوقيفهم بين عناصر سريّة قوى الأمن الدّاخلي وعناصر دائرة أمن عام المطار والتي غالباً ما تكون مبنيّة على معلومات أمنيّة ترد الى بعض الأجهزة من مصادر مختلفة، فيعمل كل جهاز بشكل منفصل ومستقل عن الآخر من أجل ضبط المخالفة أو توقيف الشّخص المطلوب بغية إثبات قدرته وكفائته دون ان يأخذ بعين الإعتبار النّتائج السّلبيّة من جرّاء عدم التّعاون والتّنسيق وما له من حسنات تعود بالفائدة على الجميع في هذا المجال.

وأيضاً وبالنّسبة للعلاقة ما بين قيادة جهاز أمن المطار ومصلحة الجمارك فإن هذه العلاقة ما زالت ملتبسة سيّما أنّ المادة الثّانية من المرسوم 1540 الآنف الذّكر نصّت على أنّ جهاز أمن المطار يتألّف من جميع القوى المسلّحة من جيش و قوى أمن داخلي وأمن عام ومفارز جمركيّة وحرس وفوج إطفاء يمارس كل منها المهام ضمن حرم المطار، وهنا لجأت المديريّة العامّة للجمارك الى تفسير ضيّق للنص معتبرة أن المراقبين الجمركيّين المدنيّين لا تشملهم هذه المادّة وبالتّالي أصبحوا يعملون بشكل مستقل عن الجهاز وبحل من رقابته ولا يتقيّدون بالأوامر الصّادرة عنه.

لذلك ومن أجل التّكامل الأمني يجب العمل على إنشاء وحدة متخصّصة في أمن الموانئ الجويّة والمطارات لا تهم تسميتها سواء وحدة الأمن، جهاز الأمن، شرطة الحدود، يرأسها ضابط من رتبة عقيد على الأقل ممّن سبق لهم أن خدموا خمس سنوات على الأقل في مجال أمن الطيران المدني وان

يكون حائزاً على شهادة في أمن الطّيران المدني معترفاً بها من الإيكاو و يرتبط مباشرةً بوزير الدّاخلية. ويجب أن يكون له سلطة مباشرة وتسلسليّة عملانيّاً، إداريّاً ومسلكيّاً على جميع العناصر العاملة تحت أُمرته وتنحصر به كل الصّلاحيّات فيما يتعلّق بالضّباط والعناصر سواء من حيث العقوبات، المكافآت، الفصل أو النّقل.

أمّا بالنّسبة للعناصر الأمنيّة العاملة في الجهاز فيجب أن يتم إختيارهم من قبل لجنة تُشكّل لهذا الغرض وتُخضعهم لإختبارات ،على ان يتم إختيار الأفضل فيما بينهم .

ويجب على العنصر الذي يتم إختياره للخدمة في المطار أن يتحلّى بقدر كبير من الإنضباط والأخلاق والمناقبيّة والثّقافة وأن يتمتّع ببنية جسديّة تؤهّله للخدمة في هذا المرفق الحيويّ سيّما أنّ الخدمة هي متواصلة على مدار الساعة .

كما على العناصر المختارة أن تُتقن لغة أجنبيّة غير اللّغة العربيّة سواء الفرنسيّة أو الإنكليزيّة لأنّها على تماس مباشر مع مسافرين من مختلف الجنسيّات العالميّة و يجب أيضاً و بحسب توصيات الإيكاو إخضاع جميع العناصر الى تحرّيات شخصيّة وإستقصاءات عن وضعهم العائلي ومراقبة سلوكهم بشكل مستمر سيّما أنّهم يدخلون إلى المناطق المحرّمة.

وتجدر الإشارة الى انّه يجب ان يكون لباس هذه الوحدة موحّداً إنسجاماً مع توحيد القوى ولضرورة إحساس العنصر بوحدة الإنتماء الى جهاز أمني واحد بإستثناء عناصر الإستقصاء الذين يحتّم عليهم عملهم الزيّ المدني.

ولكن بإنتظار إنشاء هذه الوحدة الجديدة يجب إعادة تفعيل المادّة العاشرة من المرسوم 5137 تاريخ 1982/04/22[46] (تنظيم جهاز أمن المطار).

أمّا فيما يتعلّق بخصخصة[47] المطار فيبدو انّه هناك عقبات تشريعيّة نحو هذا التوجّه، فالتّشريع اللّبناني لم يستطع حتّى اليوم خلق بيئة قانونيّة تضمن حماية حقوق الأطراف فهو لم يواكب تطوّر إحتياجات الخصخصة من خلال القوانين والنّصوص القانونيّة اللّازمة للإدارة السّليمة، ويمكننا القول أن إحدى أبرز الصّعوبات في تنفيذ الخصخصة هو عدم وجود توافق رأي إجتماعي _ سياسي ينعكس في إطار تشريعي ملائم لإحتضان فكرة هذا التّوجّه.

---

[46] _ التي تنص: تتولى لجنة دائمة درس واقتراح السبل والوسائل الآيلة إلى تحسين الإجراءات والتدابير الأمنية في المطار وتشكل على الوجه التالي:

- وزير الأشغال العامة والنقل (رئيساً)
- المدير العام للطيران المدني
- قائد الجهاز
- رئيس المطار أو من ينوب عنه
- _ رئيس مصلحة الملاحة الجوية
- _ رئيس مصلحة الاتصالات الجوية
- _ رؤساء كل من أجهزة الجيش وقوى الأمن الداخلي
- _ رئيس مكتب أمانة السر والعلاقات العام (أميناً للسر)

تجتمع اللجنة بدعوة من رئيسها دورياً كل شهر وكلما دعت الحاجة، على أن يودع كلا من الأعضاء نسخة عن جدول الأعمال وعن المشاريع أو القضايا المطروحة.

يرسل رئيس اللجنة إلى الإدارات المعنية نسخاً عن محاضر جلساتها ويكلف هو أو مساعده ملاحقة تنفيذ التوصيات المتخذة لدى المراجع المختصة. على أن يعرض على وزير الداخلية كل صعوبة تعترضه في هذا الشأن.

تتمثل قيادة الجهاز بقائد الجهاز أو من ينتدبه هذا الأخير في عضوية لجان تنسيق العمل المنصوص عنها في المادة الثالثة من المرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/7/26 المتضمن تنظيم المديرية العامة للطيران المدني.

[47] – **الخصخصة** هي عملية تحويل كلي أو جزئي لملكية رأسمال الشركات العمومية إلى القطاع الخاص، عن طريق البيع المباشر أو بوساطة الأسواق المالية، ونقيضها هو التأميم.

وفي الواقع، لايوجد في لبنان سوى مرسوم إشتراعي واحد وهو المرسوم الإشتراعي رقم 92 تاريخ 1983/9/16[48]؛ الذي يستند إليه القرار الوزاري رقم 138 المؤرخ 2001/3/9.

وتحظّر المادة الثّالثة منه بوضوح تعّهدات القطاع الخاص التي قد تكون مرشّحة للخصخصة، من تنفيذ المهام الموكلة أصلاً إلى الأجهزة الأمنيّة الرّسميّة، ووفقاً للمادة الأولى، يقتصر مجال عملها على خدمات الحماية، وحراسة الأشخاص ونقل الأموال، وهي حوالي عشر صفحات تعكس غياب المشرّع اللّبناني عن هذا المجال.

ومن ناحية أخرى، يمنح قانون الطّيران المدني في فرنسا صلاحيّات محدودة للعاملين المعيّنين من قبل شركات ملزمة بعقد إستئجار خدمة، وهذا واضح تماماً وفقاً لنص المادّة L282-8 من ذلك القانون " وبغية ضمان الأمن الوقائي للطّيران، على الصّعيدين الوطني والدّولي، يجوز لضبّاط الشّرطة القضائيّة، بناء على أوامرهم وتحت مسؤوليّتهم، أن يزوروا الأشخاص والأمتعة والشّحن والطّرود البريديّة، الطّائرات والمركبات التي تدخل أو تتواجد في مناطق لا يمكن للجمهور الوصول إليها بحريّة وهي المناطق المحيطة بالمطارات ومبانيها الخارجية[49]. ويجوز لهم أيضاً ترتيب هذه الزيارة بناءً على طلبهم:

أ_ من جانب مساعدي ضبّاط شرطة أو مساعدي رجال الدّرك.

ب_ وربّما من جانب وكلاء من الجنسيّة الفرنسيّة أو رعايا دولة عضو في الجماعة الأوروبيّة، فإن مشاريع النّقل الجوّي أو مديري المطارات قد عيّنوا أو عُيِّنوا بموجب تعهدات ملزمة بعقد إستئجار خدمات لهذه

---

[48] _ تعديل بعض احكام المرسوم الاشتراعي رقم 92 تاريخ 1983/09/16 (حماية بعض المؤسسات). للإطلاع على تعديل المرسوم مراجعة الموقع التالي: https://shorturl.at/axHR6.

[49] _ ليجيفرنس، الخدمة العامة لنشر حقوق الإنسان، https://shorturl.at/izFXZ.

المهمّة؛ ويجب أن يكون ممثّل الدّولة في الإدارة والمدّعي العام للجمهوريّة قد وافق على هؤلاء الوكلاء، و يقتصر تدخّلها، فيما يتعلّق بزيارات الأشخاص، على تنفيذ أجهزة المراقبة التّلقائيّة، بإستثناء عمليّات التّفتيش اليدوي للأشخاص و الأمتعة اليدويّة.

ويجوز لموظّفي الجمارك، لنفس الغرض وفي نفس الأماكن، تفتيش الأمتعة المسجّلة، والبضائع، والطّرود البريديّة، والطّائرات والمركبات على أساس دولي، ويجوز أن تكون قد نفّذت بموجب أوامر من موظّفين معيّنين بموجب الشّروط المنصوص عليها في الفقرة الفرعيّة السّابقة.

تُرفض الأذون المنصوص عليها في الفقرة ب أو تُسحَب عندما يبدو أن طابع الشّخص أو سلوكه يتعارض مع أداء الواجبات المذكورة أعلاه، ولا يجوز لممثّل الدّولة في الإدارة أو المدّعي العام سحب الموافقة إلّا بعد أن تتاح للشخص المعني فرصة تقديم ملاحظاته، ويمكن تعليقها فوراً في حالة الطّوارئ.

إنّ أي مرسوم يصدر في مجلس الدّولة سوف يحدّد الشّروط اللّازمة لتطبيق هذه المادّة".

ونستنتج أن التّعديل بإضافة الفقرة (ب) فتح الباب أمام الخصخصة بتقديم النّصوص التّشريعيّة المناسبة التي يفتقر إليها لبنان بشكل ملحوظ.

وبالإضافة إلى ذلك، رافق المشرّع الفرنسي تطوير هذا المجال بإصدار أول قانون مؤسّس في 12 تموز 1983 ينظّم الأنشطة الأمنيّة الخاصّة. كما أدّى نشر قانون التّوجيه والبرمجة من أجل أداء الأمن الداخلي، الذي سنّ في عام 2011 (LOPPSI2)، إلى إنشاء هيئة تنظيميّة للمهنة هي المجلس الوطني لأنشطة

الأمن الخاص CNAPS[50] أما الكتاب السّادس من قانون الأمن الدّاخلي، الذي أنشئ في عام 2012، فيحكم أنشطة الأمن الخاصّة ويحدّد مبادئ هذا القطاع الذي لا يزال يصعب تنظيمه.

أمّا فكرة توسيع مطار بيروت الدّولي قد تكون أيضاً من التّحديات، وإن كانت ليست بجديدة، وقد تتحوّل الى حاجة ملحّة مع التّحسّن المستمر في حركته، خصوصاً مع تخطّي المطار لقدرته الإستيعابيّة (أكثر من 6 مليون)، إلّا أنّ هذا الإقتراح قد فشل بعد معركةٍ قاسية أسقطت مشروع إنشاء مبنى جديد للرّكاب (Terminal 2)، حاول وزير الأشغال العامّة علي حميّة تمريره بطريقةٍ أثارت ملاحظات تتّصل بالآليّة القانونيّة الواجب إتّباعها، وترافقت مع حملة سياسيّة، ما دفع الوزير إلى إلغاء الصّفقة[51].

إنّ توسيع المطار يحتاج الى رقعة جغرافيّة مناسبة وقادرة على تلبية الهدف المنشود، وهذا ما يفتقره المطار نظراً لجغرافيّته الواقعة ضمن منطقة لا يمكن تطويرها وتوسيعها، فصعوبة توسيع المطار بالقدر الكافي في ظل ضيق الرّقعة الجغرافيّة المتوفّرة، توجّه الأنظار نحو إنشاء مطارات خارج منطقة بيروت، لتخفيف الضّغط عن المطار الحالي. لكن صعوبات تأمين التّوافق السّياسي، فضلاً عن العجز المالي الذي تغرق فيه الدّولة، يحيّدان الحديث عن إستحداث مطارات جديدة. فالحاجة التّقنيّة لتوسيع مطار بيروت، تقابلها إعتراضات سياسيّة، فمثلاً هناك جهة سياسيّة ترى انّ طرح إستعمال مطار القليعات هو حجة لفرض

---

[50] _ موقع سيكيوريتا، infos Securitas، https://www.infos-securitas.fr/articles/surete/une-breve-histoire-de-la-securite-privee-en-france; تاريخ زيارة الموقع: 2022/7/26.

[51] _ ندى أيوب، **مطار القليعات و (Terminal 2): الهدف واحد المطار حاجة اقتصادية وتنموية لبنانية وسوريّة**، مقال نشر تاريخ 2023/8/30، على موقع جريدة الخبار : https://al-akhbar.com/Politics/368951، تاريخ زيارة الموقع: 2023/10/25.

نوع من إستقلال أمني في تلك المنطقة، وحجّة أيضاً لتأهيل منطقة الشّمال لتكون ممرّاً لمساعدة الجماعات المسلّحة السّوريّة، نظراً لقربه من الحدود بين البلدين [52].

أمّا عن تضارب الصّلاحيّات فبدأت بتكليف رئيس المطار الأستاذ "فادي الحسن" ،وذلك قبل إستقالة حكومة سعد الحريري بساعات قليلة من قبل الوزير فنيانوس ، كمدير عام الطّيران المدني بالتّكليف ممّا يعني سيطرة كاملة على القرار، من دون أي رقابة ، ويكون الحسن رئيساً لمطار رفيق الحريري الدّولي بالإنابة خلافاً للقانون منذ العام 2015. وذلك ما يؤكّده مجلس الخدمة المدنيّة بناءً على المادّة 34 من المرسوم 2894 تاريخ 1959/1/16 "تنظيم الإدارة العامّة" التي تنصّ على ما يلي: "عند غياب المدير او رئيس وحدة ينوب عنه في كل ما ليس له صفة تقريريّة من أعماله أو صفة شخصيّة أناطها به القانون، مرؤوسه الأعلى رتبةً بعد موافقة الرّئيس المباشر للموظّف الغائب". " لا يجوز لمتعاقد القيام بمهام المدير أو رئيس الوحدة بالإنابة" (مجلس الخدمة المدنية قرار 163 تاريخ 2020/3/31).

كما أنّ توصيات مجلس الخدمة المدنيّة المتكرّرة لأعوام 2018 و2019 و2020 و2021 عند طلب وزارة الأشغال الحصول على موافقة المجلس لتجديد عقود لمتعاقدين معها من ضمنها عقد المهندس فادي الحسن، أكّدت صراحةً على وجوب إلغاء حالات التّكليف المخالفة للأصول القانونيّة، يمكننا ان نذكر منها القرارين

---

[52] _ أكد الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي عبد الوهاب تفاحة، وبعد مشاركته في أعمال الدورة الـ48 للجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي، التي انعقدت في شهلر 11 من عام 2015 في المملكة العربية السعودية، ان "عدم توسعة مطار بيروت سيؤثر سلباً على قدرة النقل الجوي في لبنان وبالتالي على استيعاب حركة السفر، ومن شأن ذلك أيضاً أن يؤثر على كل ما له علاقة بالنقل الجوي وخصوصاً القطاع السياحي. إن عدم توسعة المطار سيزيد الضغوط على الأجهزة الإدارية والأمنية ويفاقم عملية التأخير، لذا فالحل الوحيد هو توسعة المطار وبأسرع وقت ممكن". للمزيد من المعلومات حول موضوع توسيع مطار بيروت زيارة الموقع التالي: https://tinyurl.com/yeyjhpea. تاريخ زيارة الموقع: 2023/10/10.

فـي عـام 2020 (163 و321) المتعلّقـين بموافقـات المجلـس علـى مشـروعي قـرار تثبيـت عـدد مـن الموظّفين،ولكن كان جليّاً تجاهل وزراء الأشغال المتعاقبين توصيات مجلس الخدمة المدنية بشكل سافر"[53].

بعد العرض لأبرز ما جاء من معايير للأمن الدّولي للمطارات وواقع مطار بيروت_ رفيق الحريري الدّولي، والتّحديات التي يواجهها كان لا بُدّ لنا من تقديم بعض الإجرءات الوقائيّة و التّوصيات، في سبيل الحد من الفروقات بهدف تقليل المخاطر وتذليل الثّغرات:

أوّلاً" : الإجراءات الوقائيّة

1_ رسم سياسات أمنيّة متكاملة وواضحة المعالم تندرج في إطار السّياسات الوطنيّة الشاملة وتكون عنصراً من عناصر تحقيق استراتيجيّة أمنيّة موحّدة على المستوى اللّبناني.

2_ تعديل خطّة الطّوارئ الخاصّة بالمطار لتشمل حالات الطّوارئ كافّة سيّما في الظّروف التي يمرّ بها لبنان خاصّة والمنطقة عموماً، ولكثرة ما يتعرّض له المطار من تهديد أمني.

3_ زيادة عدد المدرّبين، فقد نصّ مشروع البرنامج الوطني لأمن الطّيران على أهميّة تدريب جميع العاملين والموظّفين على تعزيز أمن المطار لكن لم يتم إقرار هذا المشروع حتى الآن.

4_ العمل على تأهيل وتعزيز حرس وإطفائيّة المطار التي تعمل حاليّاً بنقص هائل في المعدّات والآليّات والتقنيّات الحديثة للقيام بدورها وواجبها خصوصاً في حالات الطوارئ.

---

[53] _ وضاح الصادق: **أصبحنا تحت خطر خسارة معظم الحركة التجارية من والى المطار بسبب الاستهتار**، أخبار، نشر علـى موقـع الوكالـة الوطنيّـة للإعـلام nna : https://tinyurl.com/3tpjpjyx، تـاريخ 2023/8/13، تـاريخ زيـارة الموقع:2023/10/30.

5_ تنفيذ المرسوم القاضي بتنفيذ القانون الرّامي بإنشاء الهيئة العامّة للطيران المدني، الذي من شأنه تأمين إستقلاليّة ماليّة وإداريّة بعيداً عن الرّوتين الإداري والمالي المعتمد في الإدارات العامّة في لبنان.

6_ تجهيز وتأهيل الطّريق الرّئيسي للمطار والمداخل المؤدّية إلى ساحة الطّائرات ببوّابات و أجهزة كشف على المتفجرات داخل المركبات الآليّة قبل دخولها إى حرم المطار.

7_ إبعاد المطار وأجهزنه الأمنيّة عن التّدخلات الطّائفيّة والحزبيّة، خاصّة في مجال التّوظيف، وإبعاده عن المناكفات السّياسيّة حفاظاً على أمنه المرتبط بأمن البلد كلّه.

ثانياً: التّوصيات

سنطرحها بعد تقييمنا لواقع عمل مطار بيروت_ رفيق الحريري الدّولي في مجالات ذات صلة بالوصول إلى مبنى المطار ومراقبة دخول الموظّفين وفحص المركبات إضافة إلى مراقبة دخول الرّكاب وفحص الأفراد . فكانت على الشكل التالي:

- الإستفادة من دعم **DGAC** (Direction générale de l’aviation civile) للإستفادة من أي عمل تعاوني، لا سيّما فيما يتعلّق بنقاط الضّعف للنقاط المذكورة أعلاه.
- بالرّغم من تشكيل لجنة أمنيّة تجتمع شهريّاً والموافقة على برنامج أمن المطارات من قبل المديريّة العامّة للطيران المدني عام 2018، إلّا أنّه لم يتم إجراء أي تمرين لإدارة الأزمات بالمعنى المقصود من منظّمة الطّيران المدني الدّولي تشارك فيه الجّهات الفاعلة التّشغيليّة في المطار وتهدف إلى اختبار تنظيم التّدخل والإنقاذ منذ عام 2016، لذلك نوصي بوجوب القيام بتمارين إدارة الأزمات في المطار.
- إستثمار مركز التّدريب لتعزيز أمن المطارات (CERSA) في مهام المراقبة والتّدريب.

- التّدقيق بنظام إدارة وثائق الموظّفين (نظام الإدارة المحوسب المستخدم لإصدار البطاقات المؤقّتة والدّائمة) وإبعاده عن المحسوبيّات السّياسيّة والحزبيّة لضمان حماية المستندات من السّرقة.
- الصّرامة في إجراءات التّصاريح الثلاث في المطار (الدّائمة، المؤقّتة، اليوميّة) والتي يتم تجديدها على الأقل كلّ عام، ممّا يوفّر القدرة على التّحقيق في الخلفيّة بشكل منتظم، لأنّ أي إصدار للتصريح بما في ذلك تجديده، يؤدّي إلى تحقيق جديد يُساعد في تجنّب الإستخدام الإحتيالي أو إصدار تصريح مزوّر غير مبرّر للموظّفين في إدارة تصاريح الموظّفين.
- تحقّق الجيش اللّبناني من صحّة تصاريح دخول المركبات FAL من خلال القائمة الموضوعة تحت تصرّفهم بالمركبات والشّركات والسّائقين المصرّح لهم بالدّخول إلى المناطق الأمنيّة.
- تعديل إجراء التّحكم في الوصول المتعلّق بإخضاع جنود الأمم المتحدة (اليونيفل UNIFIL) لمراقبة الدّخول، وفي حال فشل ذلك، يجب إجراء المقتضى لوضع قاعدة اليونيفيل خارج المطار.
- إلغاء إعفاء جميع ضبّاط مختلف الدّوائر والإدارات لمراقبة الدّخول والتّفتيش الموقّع من العميد المسؤول عن أمن المطار، علماً أن تلك الإستثناءات غير مذكورة لا في برنامج أمن المطار المدني (PNSAC) ولا في البرنامج الأمني للمطار(PSA)، وبالتّالي يجب إخضاعهم لمراقبة الدّخول والتّفتيش.
- مع مراعاة أحكام إتفاقيّة فيينا بشأن العلاقات الدّبلوماسيّة يجب تفتيش الدّبلوماسيّين وغيرهم من الشّخصيّات المميّزة وأمتعتهم الشّخصيّة تماماً مثل أيّ مسافر آخر.
- بالرّغم من الإستخدام القليل للمعدّات في محطّات الفحص مثل LEDS أو ماسح الأحذية في جميع المحطّات يجب تثبيت جميع بوّابات الكشف عن المعادن على الأرض وفقاً للتعليمات التّشغيلية، حتى لا تتأثر تحركات المعدات بعد مرور الركاب أو فصل القوائم على إمكانيات الكشف عنها.

- تعديل البنية التحتية لبعض المداخل من أجل منع الأفراد من إستعادة أمتعتهم الشّخصيّة قبل فحص وتصفية بوّابة الكشف عن الكتلة المعدنيّة.
- تعزيز تدريب ضبّاط الأمن لضمان فهم مفهوم تبديد الشّكوك، وبالتّالي إجراء التّفتيش اللّازم بهدف تحديد سبب الإنذار.
- إجراء ملامسة جسديّة كاملة في حالة وجود إنذار عند البوابة وإجراء بحث منهجي وكامل للأمتعة الشّخصيّة، على النّحو الذي أوصت به منظّمة الطّيران المدني الدّولي.
- ضرورة إجراء إختبارات الأداء اليومي على الأجهزة بعد كل عطل (إنقطاع التّيار الكهربائي) أوعمليّة الصّيانة، بسبب تموضع بوّابة الكشف يتم إطلاق إنذارات في وقت مُبكّر جدًّا بشكل متكرّر، ممّا يعطّل تنفيذ إجراءات التّفتيش والتّرشيح على الأفراد.
- فصل بين الأفراد الذين تمّ فحصهم وأولئك الذين ينتظرون الفحص.
- تحديد إجراء موحّد لنقل السّوائل والغاز والمواد الهلاميّة من قبل الموظّفين.
- على الرّغم من أن عملاء (ISF(Internal security forces و (LAF(Lebanese army forces يتقنون تحليل الأشعّة السّينيّة، فقد لوحظت أوجه قصور أثناء الكشف اليدوي على الأمتعة الشّخصيّة، بحيث لم يتم الكشف على جميع محتويات الحقائب بالكامل، في الواقع هذا لا يتوافق مع معايير وتوصيات منظّمة الطّيران المدني الدّولي التي تحدّد أنّه عند تفتيش حقيبة، يجب إزالة المحتويات طبقة تلو الأخرى حتى تصبح الحقيبة فارغة، بغض النّظر عن السبب للبحث بما في ذلك في حالة إزالة الشّك.

- تجهيز مكان لتطبيق إجراء عمليات بحث أجهزة الكشف بالأشعة السّينية (مثل طاولات) والتي تتم حالياً على النّاقلات.
- تزويد مداخل المطار بإضاءة كافية لفحص المركبات في اللّيل. وتزويد عناصر الجيش اللبناني بوسائل إجراء فحص وفلترة المركبات في جميع الظّروف ، ولا سيّما من خلال تزويدهم بالمرايا لفحص المركبات الشّاهقة.
- تعزيز البنى التّحتيّة عند المداخل (حواجز، أسوار) لتجنّب المرور القسري للمركبات بإتّجاه المناطق الأمنيّة في المطار.
- من المُستحسن القيام على النحو الموصى به من قبل منظّمة الطّيران المدني الدّولي، بتناوب مشغّلي أجهزة الكشف كل 20 دقيقة عندما يكون تدفّق الأمتعة المراد تحليلها مستمّرًا.
- ضرورة إستخدام وصيانة المعدّات الأمنيّة، من خلال إجراءات معيّنة، والتي من المُرجّح أن تخفّف من نقاط الضّعف التي رأيناها والتي أوردنا بعضها في دراستنا.

خلاصة:

تشكّل الهجمات الإرهابيّة تحدّيًا كبيرًا لأمن المطارات، وتتطلّب إجراءات أمنيّة صارمة للغاية للحد من هذا الخطر، فبعد حوادث الإرهاب التي تعرّضت لها المطارات وحركة الطّيران في العالم لجأت الدّول المعنيّة إلى تعزيز أمن مطاراتها على المستويات كافّة عديداً وعتاداً وتدريباً، بالإضافة إلى أمن حدودها. وفي ركب هذا التطوّر سارت الحكومة اللبنانيّة، فمن ضمن إطار مشروع تدريب قوّات أمن الحدود أنشئ مركز تدريب تعزيز أمن المطار (CERSA) في مطار رفيق الحريري الدّولي.

كما تطرّقنا في فصلنا هذا الى العديد من التّحديات الأمنيّة وغير الأمنيّة التي يواجهها مطار رفيق الحريري الدولي_بيروت، كما تشكّل التّكاليف الماليّة لإجراءات الأمن في المطارات تحدّيًا كبيرًا خاصّةً لدولة كلبنان، حيث يتطلّب ذلك إستخدام أجهزة متطوّرة وتدريب موظّفي الأمن .

إلّا أنّه ومع وجود هذا العدد الكبير من التّحديات الإداريّة والأمنيّة والصّحيّة والإقتصاديّة واللوجستيّة، ستُعطي الحكومات في لبنان الأولويّة لإستمرار خدمات المطار لكونه عنصر حاسم في الإنتعاش الإقتصادي. ولكي تنجح هذه التّدابير، ستحتاج كلّ الجهات إلى التّواصل الجيّد، وإلى أن يكونوا منفتحين على فهم التّحديات التي يواجهها كل منهم من أجل تحديد أفضل مسار للعمل من أجل الحفاظ على الخدمات الحيويّة وحماية سبل العيش، أكثر من أي وقت مضى.

الخاتمة

يُساهم قطاع النّقل الجوّي في تشجيع النّمو الإقتصادي العالمي، وهو عامل تمكيني حاسم في التقدّم الإقتصادي والتّنمية للعديد من الدّول.

ويهدف أمن المطارات الى حماية أمن وإنتظام وكفاءة الطّيران المدني الدّولي في الدّولة المعنيّة وذلك بتوفير الإحتياطات الضّروريّة ضد أفعال التّدخل غير المشروع عن طريق الأنظمة والقواعد القياسيّة والمبادئ التوجيهيّة ويهدف الى الحفاظ على أمن المستثمرين المحلّيين والأجانب في الدّولة المعنيّة بالإضافة الى مطاراتها المدنيّة التي تخدم رحلات الطّيران الدّوليّة.

لقد إستعرضنا في هذا التّقرير أبرز التّشريعات الدّوليّة في مجال أمن الطّيران المدني الدّولي من خلال النّصوص القانونيّة والإتّفاقيّات الدّوليّة المنظّمة والتّطبيقات العمليّة لها من خلال كيفيّة حماية المطار من الأخطار الخارجيّة و الدّاخليّة وماهيّة المواد الممنوع إدخالها الى المطارات والطّرق المُعتمدة لكشفها. ومن ثمَّ إستعرضنا واقع مطار رفيق الحريري الدّولي من خلال عرض لمهام الأجهزة الأمنيّة العاملة فيه بالإضافة الى مدى مواءمته للتشريعات الدّوليّة لها من خلال المشاكل والثّغرات الأمنيّة التي كان يعاني منها وتمّت معالجتها، آملين أن تتمّ معالجة المشاكل المتبقيّة من خلال الحلول التي إقترحناها، أو أيّة حلول أخرى مناسبة بغية إستمرار لبنان في دوره الطّليعي في المنطقة وتعزيز قدراته على الوفاء بمتطلّبات برنامج التّدقيق الدّولي لمنظّمة الطّيران المدني الدّولي لتجنيب وضع لبنان على اللّائحة السّوداء للمطارات مع المحافظة على التّوازن ما بين تطبيق هذه الإجراءات الأمنيّة والحفاظ على المستوى المطلوب من التّسهيلات اللّازمة لخدمة المسافرين.

ونظراً لأهميّة مراقبة جودة أمن الطّيران ودورها في تقديم مستوى الأمن وتصحيح الثّغرات وأوجه القصور بالمطارات فيجب على لبنان إعداد وتنفيذ برامج خاصّة بمراقبة الجودة في أمن الطّيران وإيلائها العناية اللّازمة وفق ما أوصَت به القواعد الدّوليّة.

وبالتّالي إنّ أي ثغرة تُصيب التّنسيق بين الأجهزة المشرفة على إتّخاذ التّدابير سيّما الأمنيّة منها في المطار قد تؤدّي الى حصول خرق أمني، يؤثّر سلباً على الثّقة الدّوليّة بالدّولة اللّبنانيّة ومعابرها.

لكن هذا الأمر ليس بالوحيد من ناحية أنّ هناك ظواهر للفساد بمطار رفيق الحريري الدّولي_بيروت، تتمثّل بمعاملة خاصّة لكل من له تأثير أو معارف في العالم السّياسي حيث نرى مُخالفات واضحة للقوانين مثل جلب أشخاص من الطّائرة مباشرةً، عدم إخضاع شنط أو حمولات للتّفتيش، إستفادة أشخاص من صالة الـVIP ، جرّاء ذلك كان للإتّحاد الأوروبي خصوصًا بريطانيا أنذاك ملاحظات جدّيّة على أمن المطار ما إستدعى عدداً من الإجراءات من قبل الحكومة.

المُشكلة التي تواجه هذا المطار تبقى بدون أدنى شكّ مُنافسة المطارات الإقليميّة له، وسيطرة عدد من الشّركات على الخدمات فيه من دون منافسة فعليّة ما يجعل مستوى الخدمات فيه مُتدنّياً كما أنّ عدد العمّال الذي من المُفترض أن يتخطّى مئات الأولوف مباشرةً أو غير مباشرة، لا يتعدّى بضعة آلاف بسبب فساد بعض الشّركات التي تؤمّن الخدمات في المطار.

في لبنان ولغاية اليوم، لا يوجد تطبيق للبرنامج الوطني المكتوب والواضح لأمن الطّيران وما يحصل عمليّاً في مطار رفيق الحريري الدّولي بحسب تجربتنا المتواضعة هي أنّ جميع الإجراءات الأمنيّة المُتّخذة تعتمد على الأوامر المعطاة من قبل رئيسها والتي غالباً ما تتبدّل بتغيير المسؤولين مع غياب واضح للسياسة العامّة التي يجب ان تكون موحّدة ومتّفق عليها بشكل صريح ما يجبر المكلّفون بهذه المهمّة السّير على

مبادئها وعدم الإنحياز الى الأفكار والآراء الشّخصية وتطبيقها دون العودة للسياسة العامّة الموضوعة ، ما يُؤدّي الى التّشرذم في عمل العناصر الموكلة لها حماية وتنظيم العمل في المطار في ظلّ غياب نصوص قانونيّة واضحة. لذا فعلى وزير الدّاخليّة والأشغال العامّة والنّقل أن يسارعا الى وضع خطّة لتنفيذ البرنامج الوطني الخاص لأمن الطّيران على أن تكون هذه الخطّة شاملة ومكتوبة تُحدّد فيها كافّة الواجبات والمسؤوليّات والإجراءات والتّدابير التي يجب إتخاذها من قبل مختلف الأجهزة الأمنيّة والمدنيّة العاملة في المطار في حال حدوث أي تدخّل غير مشروع .

كما لا بُدّ من إتّباع نظام حماية يعتمد على البيئة بدون التّدخّل بالإتّصالات أو إلحاق الضرر بها، وهو ما يُعرف باسم " **CPTED**" أي مكافحة الإرهاب من خلال التّصميم البيئي، وهذا المنهج وضعته دراسة (Wahyudi & Priyanto, 2022) وهو منهجاً وقائيّاً للحدّ من الهجمات الإرهابية في المطار العاشر في إندونيسيا، باعتبارها هدفاً مهدّداً بعد أحداث 11 أيلول، فحيث تعمل أنظمة الحماية في المطارات من الإرهاب بشكل إستباقي، وقد حدّد في منهاجه ستّة عناصر منها:

- **التحكم بالدّخول والعبور:**

يعتمد بشكل أساسي على تقديم العناصر الأمنيّة فرادى أو مجموعات، وهو بهذه الحالة يصبح مُصرّحاً به للعمل بهدف تقليل فرص القيام بعمل إرهابي عن طريق منع الوصول إلى زيادة الأهداف المحتملة وخلق تصوّرات الخطر بالنسبة لمرتكبي الجرائم، وبالتالي تمنح سلطة المطار القدرة على تنظيم من يدخل ويخرج من المبنى، بقصد تقييد الوصول إليه.

- **المراقبة والسّيطرة:**

يعني زيادة الفرص لمستخدمي الفضاء الذين لديهم سلطة مراقبة تلك المساحة / الموقع، من خلال الإفتراض الكامن وراء المراقبة هو أنّ المستخدمين الشرعيّين سيكونون أكثر عرضة للإنتباه على دخول المتسلّلين، وعلى ردع المخالفين المحتملين في المبنى لتفادي خطر وقوع الأحداث الغير قانونيّة. ولتنظيم التّوجيهات اللّازمة للمراقبة يمكن تقسيم مهامها بين الفرق الأمنيّة والعاملة المدنيّة:

1. إضافة نظام تواصل شبكي بين الإدارة الأمنيّة في المطار وبين مدراء قواعد الوحدات الجويّة.

2. تواجد دورية أمنيّة في محيط المطار لتجنّب المخاطر والتّشتّت الأمني عند حدوث أي عمل إرهابي.

3. توجيه ومراقبة الزّائرين من خلال أنظمة التعرّف إلى الوجه وبالتّالي الإمساك بالإرهابيّين المسجّلين لدى الإدارة الأمنيّة في المطار.

- **الإقليمية:**

تقسيم المطار إلى أقاليم متعددة ولكل مجموعة سلطة عليها، على أن تتضمّن نقاط للإستيعاب والتّعاون بين النّقاط المختلفة، وهي :

1. إتّفاقيّات التّعاون بين موظّفي المطار وقاعدة القوّات الجويّة وشرح الواجبات والسّلطات للحفاظ على أمن المطار لإرساء التّماسك الأمني في تنفيذ المهام في منطقة المطار.

2. إعطاء السّلطة المسؤولة عن الأمن الإقليمي للمطار صلاحيّة إعطاء حريّة التنقّل لأفراد الأمن وذلك تحت قيادتها ومراقبتها ، بالإضافة إلى تطبيق تدابير التّعزيز الإقليمي من الجوانب الماديّة والإجتماعيّة مثل الأنشطة المشتركة وحلقات العمل بين ضبّاط القاعدة الجويّة العسكريّة وضبّاط الأمن وسلطات المطار.

إنّ هذا النظـام وتطبيقـه يعتمـد بالأسـاس علـى التّعـاون المتكامـل بـين إدارة الجهـاز الأمنـي فـي المطـار للقضاء على العناصر الإرهابيّة والمهدّدة للمطارات. كذلك، أيّاً كانت التّدابير الأمنيّة التي يجب إتّخاذها أو تقديمها، يتعيّن علـى الجهـات المعنيّـة بكافّـة مسـتوياتها بـذل قصـارى الجهـود للحفـاظ علـى حقـوق الإنسـان والحريّات الأساسيّة، خاصّة الحق في الخصوصيّة والكرامة الشخصيّة والسلامة، فلا يُمكن منح الإرهابيّين أي إنتصار من خلال التّضحية بالحريّة والكرامة الإنسانيّة التي تشكّل أهدافهم الأولى.

إن مُشكلة المطار كغير سائر القطاعات في لبنان هي حيويّة وحبّذا لو أنّ الحكومة ومن خلفها مجلس النّـواب أن يعمـدوأ إلـى نسـف الزّبائنيـة الموجـودة حاليًّـا، وإذا اعتبرنـا أنّ القـوانين المتعلقـة بخلـق بيئـة مناسـبة للخصخصة موجودة فبرأيي الشّخصـي يجب إبقاء المطار على ما هو عليه، فليس من المنطق خصخصة قطاع رابح ومُدرّ على خزينة الدّولة، بل يجب تفعيل الهيئة النّاظمة الموجودة أساساً والمنصوص عنها قانوناً. ولكن قد يُمكن خصخصـة التّفتيش بشكل جزئـي بحيث تُعهد هذه المهمّة لشركة خاصّـة مـع إبقاء الإشراف لجهاز أمن المطار ووجوده بشكل دوريّات قريبة من نقاط التّفتيش للتدخّل عند الحاجة، وبذلك لا نعود بحاجة لعديد كبير من رجال الشّرطة، كما أنّ هذه الخطوة قد لقيت نجاحاً بـارزاً فـي مطـارات عالميّـة عديـدة مثـل فرنسا. كما أننا نسمع دائماً من السّلطات المعنيّة أنّه لا يُمكن في الوقت الحالي إعادة تأهيل مطارات أخرى مثل مطار رياق أو مطار القليعات أمام الطّيران المدني، بالرّغم من أنّ هذا ما تطالب به بعض الأطراف اللّبنانيّة لتخفيف الضّغط والأعباء عن مطار رفيق الحريري الدّولي_بيروت خاصّةً مع توقّف عمليّة توسيعه. ولكن يبقى السّؤال هنا ما المانع من إعادة تأهيل مطار رياق أو القليعات، وهل لأحد مصلحة من تعطيل أو تفعيل هذه المطارات في لبنان؟...

الملاحق

الملحق رقم (1)

المرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/07/26 المتعلق بتنظيم المديرية العامة للطيران المدني

تعديل بعض احكام المرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/07/26 المتعلق بتنظيم المديرية العامة للطيران المدني

عدد المواد: 6

طباعة

تعريف النص: مرسوم رقم 4922 تاريخ : 1994/03/24

عدد الجريدة الرسمية: 13 | تاريخ النشر: 1994/03/31 | الصفحة: 392/391

فهرس القانون

المواد(6−1)

ان رئيس الجمهورية

بناء على الدستور

بناء على المرسوم الاشتراعي رقم 111 تاريخ 1959/06/13

(تنظيم الادارات العامة), لاسيما المادتين 2 و3 منه

المعدلتين بموجب مشروع القانون الموضوع موضع

التنفيذ بالمرسوم رقم 58 تاريخ 1982/12/15

بناء على المرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/07/26 (تنظيم

المديرية العامة للطيران المدني).

بناء على اقتراح وزير النقل,

وبعد موافقة هيئة مجلس الخدمة المدنية بقرارها

رقم 936 تاريخ 1993/09/21

وبعد استشارة مجلس شورى الدولة (رأي رقم 148 تاريخ

1993/09/30)

وبعد موافقة مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ

1993/11/03

يرسم ما يأتي:

المواد

المادة 1

مادة 1: احدثت وظيفة مراقب منسق في الجدول رقم 1 الملحق بالمرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/07/26 وذلك وفقا لما يلي: الوظيفة الفئة الرتبة السلك العدد 2- دائرة المراقبة الاقليمية: مراقب منسق 3 ثالثة فني 6 3- دائرة مراقبة المطار: مراقب منسق 3 ثالثة فني 4

المادة 2

مادة 2: عدل في الجدول رقم 1 الملحق بالمرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/07/26 ما يلي: الوظيفة الفئة الرتبة السلك العدد رئيس فرع 3 ثانية فني 4 بدلا من: رئيس فرع 3 ثانية فني 1

المادة 3

مادة 3: تطبق على وظيفة مراقب منسق المحدثة بموجب المادة الاولى من هذا المرسوم سلسلة رواتب وظيفة فني ممتاز الواردة في الجدول رقم 3 الملحق بالمرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/07/26

المادة 4

مادة 4: يشترط لوظيفة مراقب منسق توفر الشروط التالية: - اجازة في مراقبة الملاحة الجوية مع ثلاث كفاءات. - خبرة ست سنوات في الملاحة الجوية.

المادة 5

مادة 5: يلغى كل نص مخالف لاحكام هذا المرسوم او غير متفق مع مضمونه.

المادة 6

مادة 6: ينشر هذا المرسوم ويبلغ حيث تدعو الحاجة ويعمل به فور نشره في الجريدة الرسمية.

بعبدا في 24 اذار 1994

الامضاء: الياس الهراوي

صدر عن رئيس الجمهورية

رئيس مجلس الوزراء

الامضاء: رفيق الحريري

وزير النقل

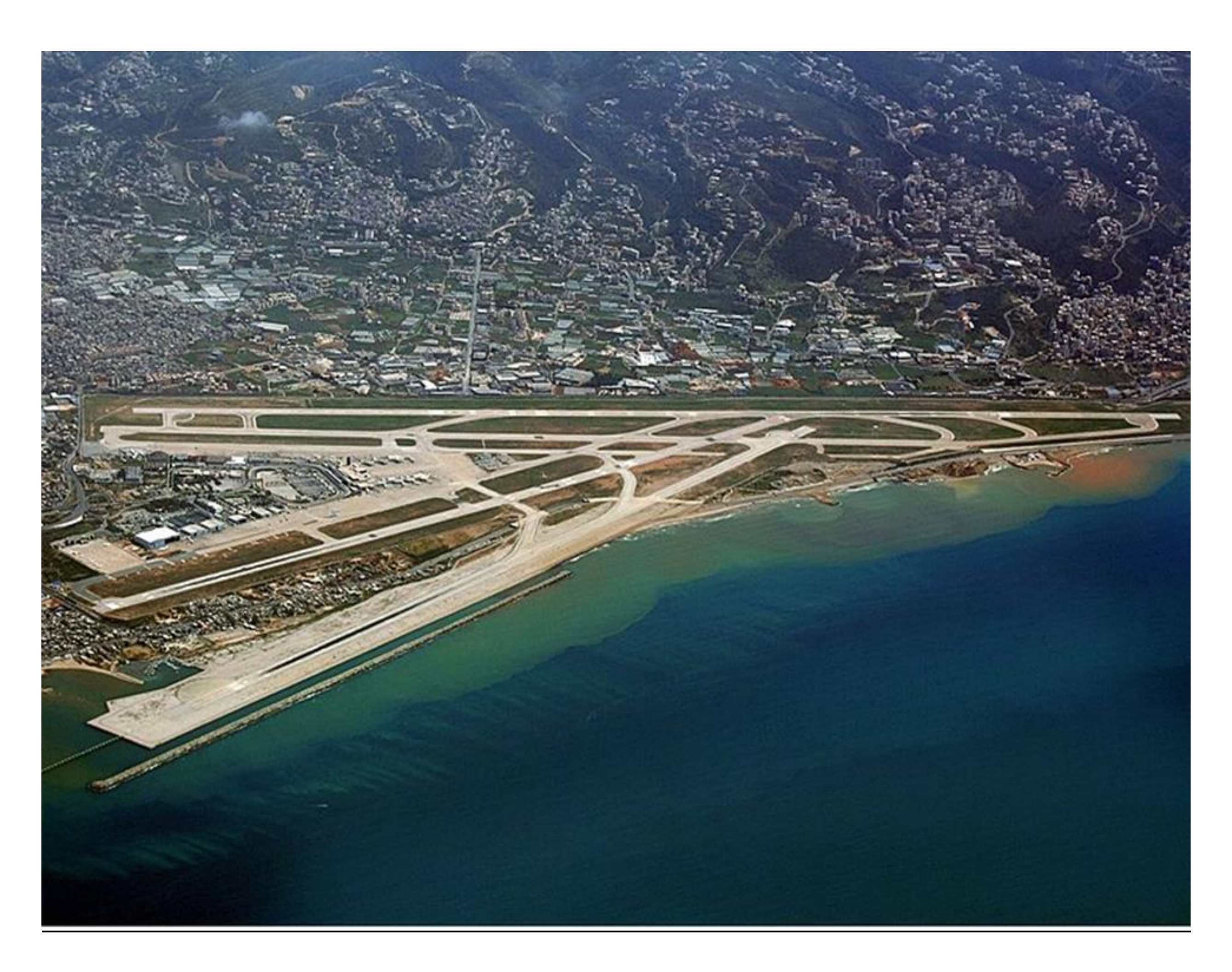
الامضاء: عمر مسقاوي

وزير المالية

الامضاء: رفيق الحريري

الملحق رقم(2)

خريطة جويّة لمطار بيروت الدولي



الملحق رقم (3)

المرسوم رقم 1540 الصادر في تاريخ 1978/11/25

تعـديل المرسـوم رقـم 5137 تـاريخ 1982/4/22 المتعلـق بتحديـد شـروط تطبيـق احكـام مشـروع القـانون الموضوع موضع التنفيذ بالمرسوم رقم 1540 تاريخ 1978/11/25 القاضي بإنشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار رفيق الحريري الدولي ببيروت وحفظ الأمن فيه.

تعريف النص: مرسوم رقم 642 تاريخ : 2014/09/18

عدد الجريدة الرسمية: 41 | تاريخ النشر: 2014/10/02 | الصفحة: 3816

فهرس القانون

المواد(1-2)

إن مجلس الوزراء،

بناء على الدستور لاسيما المادة 62 منه،

بناء على مشروع القانون الصادر بالمرسوم رقم 1540 تاريخ 1978/11/25

(إنشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار رفيق الحريري الدولي – بيروت وحفظ الأمن فيه)،

بناء على المرسوم رقم 5137 تاريخ 1982/4/22 (تحديد شروط تطبيق احكام مشروع القانون الموضوع موضع التنفيذ بالمرسوم رقم 1540 تاريخ 1978/11/25)،

بناء على إقتراح وزيري الداخلية والبلديات والاشغال العامة والنقل،

وبعد إستشارة مجلس شورى الدولة (الرأي رقم 2013/78 – 2014 تاريخ 2014/4/16)،

وبعد موافقة مجلس الوزراء بتاريخ 2014/9/11

يرسم ما يأتي:

المواد

المادة 1

مادة 1: يلغى نص الفقرة الخامسة من المادة /5/ من المرسوم رقم 5137 تاريخ 1982/4/22 (تحديد شروط تطبيق أحكام مشروع القانون الموضوع موضع التنفيذ بالمرسوم رقم 1540 تاريخ 1978/11/25) ويستبدل بالنص التالي: " تأمين ضابطة السير على الطريق الممتدة من جسر الكوكودي حتى الساحة الخارجية لمطار رفيق الحريري الدولي – بيروت وفي الأماكن المخصصة لوقوف السيارات وذلك وفقا لقانون السير وأنظمة السير الخاصة الصادرة عن وزير الاشغال العامة والنقل".

المادة 2

مادة 2: ينشر هذا المرسوم ويبلغ حيث تدعو الحاجة.

بيروت في 18 ايلول 2014

صدر عن مجلس الوزراء

رئيس مجلس الوزراء

الامضاء: تمام سلام

نائب رئيس مجلس الوزراء

وزير الدفاع الوطني

الامضاء: سمير مقبل

وزير الزراعة

الامضاء: اكرم شهيب

وزير الطاقة والمياه

الامضاء: ارثيور نظريان

وزير المالية

الامضاء: علي حسن خليل

وزير الخارجية والمغتربين

الامضاء: جبران باسيل

وزير الداخلية والبلديات

الامضاء: نهاد المشنوق

وزير الاعلام الامضاء: رمزي جريج

وزير المهجرين الامضاء: اليس شبطيني

وزير العمل الامضاء: سجعان قزي

وزير الاقتصاد والتجارة الامضاء: الان حكيم

وزير التربية والتعليم العالي الامضاء: الياس بو صعب

وزير الاتصالات الامضاء: بطرس حرب

وزير الاشغال العامة والنقل الامضاء: غازي زعيتر

وزير السياحة الامضاء: ميشال فرعون

وزير دولة لشؤؤن مجلس النواب الامضاء: محمد فنيش

وزير الصناعة الامضاء: حسين الحاج حسن

وزير الشؤون الإجتماعية الامضاء: رشيد درباس

وزير الشباب والرياضة الامضاء: عبد المطلب الحناوي

وزير العدل الامضاء: اشرف ريفي

وزير الثقافة الامضاء: ريمون عريجي.

الملحق رقم (4)

المرسوم رقم 5137 الصادر بتاريخ : 1982/04/22 المتعلّق بانشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار بيروت الدولي وحفظ الأمن فيه

تعريف النص: مرسوم رقم 5137 تاريخ : 1982/04/22

عدد الجريدة الرسمية: 18 | تاريخ النشر: 1982/05/06 | الصفحة: 611-618

ان رئيس الجمهورية

بناء على الدستور

بناء على مشروع القانون الموضوع موضع التنفيذ بالمرسوم رقم

1540 تاريخ 78/11/25 (انشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار بيروت الدولي وحفظ الامن فيه) ولا سيما المادة العاشرة منه,

وبعد استشارة مجلس شورى الدول,

بناء على اقتراح وزير الداخلية ووزير الاشغال العامة والنقل,

وبعد موافقة مجلس الوزراء بتاريخ 1982/4/7,

يرسم ما يأتي:

المواد:

المادة 1

مادة 1:

يقصد في هذا المرسوم, اينما وردت فيه, بـ:

- الجهاز: الجهاز الخاص للدفاع عن مطار بيروت الدولي.

- المطار: مطار بيروت الدولي.

- القوى المسلحة: قطعات قوى الجيش والامن الداخلي والامن العام والمفارز الجمركية وحرس واطفائية المطار العاملة في مطار بيروت الدولي.

- القانون: مشروع القانون الموضوع موضع التنفيذ بموجب المرسوم رقم 1540 تاريخ 1978/11/25.

المادة 2

مادة 2:

يقصد بعبارة "ضابط برتبة مقدم" الواردة في المادة /3/ من "القانون", ضابط برتبة مقدم من الجيش او قوى الامن الداخلي.

المادة 3

مادة 3:

يشمل النطاق الاقليمي للمطار ما يلي:

آ– الارض التي يشغلها او سيشغلها المطار بالاضافة الى الطريق العام الممتد من مفرق "الكوكودى" حتى الساحة العامة الكائنة امام محطة المطار.

ب – الاقليم الجوي الذي يشكل وجود طيران معاد فيه خطرا مباشرا على المطار.

ج– الاقليم البحري الذي يشكل وجود قطع بحرية معادية فيه خطرا مباشرا على المطار.

المادة 4

مادة 4:

تعرف وتحدد المنطقة المحرمة في المطار بموجب قرار يصدر عن وزيري الداخلية والاشغال العامة والنقل بناء على اقتراح اللجنة الامنية المنصوص عنها في المادة /10/ من هذا المرسوم.

المادة 5 (عدلت بموجب مرسوم 642 / 2014)

مادة 5:

بالاضافة الى المهام الاساسية المناطة بموجب القوانين والانظمة النافذة بالقوى المسلحة, تناط بالجهاز المهام التالية:

– حماية المطار والدفاع عنه من كل تعد او خطر مهما كان نوعه.

– حفظ النظام وتوطيد الامن فيه.

– حماية الطيران المدني من كل تدخل غير مشروع وحماية الطائرات والمسافرين وتنفيذ القوانين والنصوص التنظيمية المتعلقة بالطيران المدني والمطار.

– حراسة المنافذ المؤدية الى المنطقة المحرمة.

– تأمين ضابطة السير على الطريق الممتدة من جسر الكوكودي حتى الساحة الخارجية لمطار رفيق الحريري الدولي – بيروت وفي الأماكن المخصصة لوقوف السيارات وذلك وفقا لقانون السير وأنظمة السير الخاصة الصادرة عن وزير الاشغال العامة والنقل.

– الاشتراك في عمليات الانقاذ ومكافحة الكوارث.

– مؤازرة السلطات المدنية العاملة فيه وتنفيذ التعليمات الصادرة عن رئاسة المطار المتعلقة فقط بسلامة الطيران المدني واستثمار المطار.

تراعى عند تنفيذ المهام المشار اليها اعلاه طبيعة عمل كل من قطعات القوى المسلحة.

المادة 6

مادة 6:

يخضع قائد الجهاز لسلطة وزير الداخلية ويكون مسؤولا امامه. اما المهام التي يتولاها فهي:

آ– الاضطلاع باعباء القيادة لكافة القوى المسلحة وبمسؤولية العمليات العسكرية وعمليات حفظ النظام وتوطيد الامن في المطار.

ب – تقديم الاقتراحات المتعلقة بتعديل عديد القوى المسلحة والعتاد الموضوع بتصرف كل منها.

ج- تلبية مختلف حاجات الجهاز من الاجهزة والاعتدة غير الملحوظة اصلا في جداول الاعتدة العائدة للادارات التابعة لها قطعات القوى المسلحة, وبذلك يعتبر قائد الجهاز بمثابة رئيس وحدة مختصة لعقد نفقات الصفقت التي تتم فقا لاحكام المادة 151 من قانون المحاسبة العمومية.

د- اصدار الاوامر العسكرية الايلة الى تأمين الدفاع عن المطار وحفظ الامن فيه وتأمين سلامة رواده.

هـ- اصدار بطاقات الدخول الى المنطقة المحرمة وفقا لما هو محدد في المادتين 8 و9 من هذا المرسوم.

و- يتصل في الامور المتعلقة بالموظفين والمستخدمين والاجراء العاملين في المطار برئاسة المطار. اما فيما يتعلق بعناصر الجهاز فيرتبط اداريا ومسلكيا بكل من قياة الجيش والمديرية العامة للامن العام والمديرية العامة للجمارك وقيادات الوحدات التابعة لها عناصر قوى الامن الداخلي العاملين في المطار او المكلفين تنفيذ مهام طارئة فيه.

ز- ممارسة وظيفة الضابطة العدلية المدنية والعسكرية في النطاق الاقليمي للمطار.

ح- ابلاغ الاجهزة والقيادات المشار اليها في الفقرة /و/ السابقة مباشرة او بواسطة رؤساء قطعات القوى المسلحة وفقا للاصول المعتمدة في انظمة كل من هذ القطعات وذلك عن كل الحوادث التي من شأنها ان تؤدي الى انعكاسات مادية او معنوية على الصعيد الامني.

ط- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لحسن تنفيذ الانظمة النافذة في ما يتعلق بطلب تحقيق وادارة وصيانة اللوازم والاعتدة العائدة للجهاز او تلك التي تضعها بتصرفه الادارات الرسمية بناء على طلبه.

المادة 7

مادة 7:

يقصد بالشؤون الادارية والمالية والشؤون الاخرى الواردة في المادة /7/ من "القانون" جميع الامور غير المتعلقة بالشؤون العملانية, والتي تبقى قوى الجهاز مرتبطة بالنسبة لها باداراتها الاصلية, الامور المتعلقة بما يلي, وهي على سبيل التعداد لا الحصر:

–نقل وفصل العناصر

–الرواتب

–التعويضات

–المساعدات المالية والمرضية والاجتماعية

–ادارة وصيانة الاعتدة واللوازم العائدة لعناصر القوى المسلحة

–الالبسة وكل ما يتعلق بتغذية عناصر الجيش.

اما الشؤون العملانية التي يتولاها قائد الجهاز فهي الامور المتعلقة بتنفيذ المهام الموكولة الى القوى المسلحة. ويقصد بعبارة "تحديد مراكز العمل" الواردة في المادة /5/ من "القانون" وتوزيع عناصر القوى المسلحة الذين يعينون في المطار الى قطعات وفقا لمقتضيات الخدمة, على ان تراعى في هذا الصدد وظائف الاختصاصيين الذين يتقاضون تعويض اختصاص والذين يعينون من قبل اداراتهم الاساسية.

المادة 8

مادة 8:

تصدر بطاقات الدخول الى المنطقة المحرمة من قبل:

1- رئاسة المطار في ما خص موظفي الطيران المدني وموظفي ومستخدمي شركات الطيران ومكاتب السياحة والتسفير وكل من له علاقة بالاشغال والاعمال المتعلقة بالطيران المدني وتطوير واستثمار المطار, والآليات العائدة لها على ان تمنح هذه البطاقات بعد موافقة قائد الجهاز عليها.

2- قيادة الجهاز في ما خص عناصر الجهاز والقوات المسلحة المكلفة تنفيذ مهام داخل حرم المطار والاشخاص المناط بهم مهام امنية خاصة من قبل قيادة الجهاز مباشرة بموجب امر مهمة, على ان تمسك قيادة الجهاز سجلا تدون فيه اسماء هؤلاء الاشخاص , ويكون باطلاع وزير الداخلية عند الاقتضاء.

3- اما في الحالات الاخرى غير المذكورة اعلاه والتي تقتضيها المصلحة العامة فيوضع بشأنها نظام خاص يصدر عن وزيري الداخلية والاشغال العامة والنقل يحدد الجهات التي يحق لها الدخول الى المنطقة المحرمة وكيفية منح بطاقات الدخول اليها.

المادة 9

مادة 9:

تتلقى قيادة الجهاز مباشرة طلبات الدخول الى المنطقة المحرمة المكلفة اصدارها, فتعد وتحضر بطاقات الدخول المقترنة بموافقتها, ثم تسلمها الى اصحابها. اما البطاقات المكلفة رئاسة المطار اصدارها فتتلقاها هذه الاخيرة مباشرة وتحضر تلك المقترنة بموافقتها ثم تحيلها الى قائد الجهاز الذي له:

آ- اما ان يوافق عليها. وفي هذه الحالة يؤشر في مكان بارز منها اشعارا بالموافقة.

ب – ان يرفضها لاسباب امنية او لاسباب تتعلق بسيرة وسوابق الاشخاص اصحاب العلاقة. وله لهذه الغاية ان يستعين بالاجهزة المختصة في كل من المديرية العامة لقوى الامن الداخلي او الامن العام او الجمارك او بأي جهاز رسمي اخر.

المادة 10

مادة 10:

تتول لجنة دائمة درس واقتراح السبل والوسائل الآيلة الى تحسين الاجراءات والتدابير الامنية في المطار وتشكل على الوجه التالي:

–وزير الاشغال العامة والنقل رئيسا

–المدير العام للطيران المدني

–قائد الجهاز

–رئيس المطار او من ينوب عنه

–رئيس مصلحة الملاحة الجوية

–رئيس مصلحة الاتصالات الجوية

–رؤساء كل من اجهزة الجيش وقوى الامن الداخلي والامن العام والجمارك العاملة في المطار

–رئيس دائرة سلامة المطار اعضاء

–رئيس مكتب امانة السر والعلاقات العامة امينا سر تجتمع اللجنة بدعوة من رئيسها دوريا كل شهر وكلما دعت الحاجة, على ان يودع كلا من الاعضاء نسخة عن جدول الاعمال وعن المشاريع او القضايا المطروحة. يرسل رئيس اللجنة الى الادارات المعنية نسخا عن محاضر جلساتها ويكلف هو او مساعدة ملاحقة تنفيذ التوصيات المتخذة لدى المراجع المختصة, على ان يعرض على وزير الداخلية كل صعوبة تعترضه في هذا الشأن.

المادة 11

مادة 11:

تتمثل قيادة الجهاز بقائد الجهاز او من ينتدبه هذا الاخير في عضوية لجان تنسيق العمل المنصوص عنها في المادة الثالثة من المرسوم رقم 1610 تاريخ 1971/7/26 المتضمن تنظيم المديرية العامة للطيران المدني.

المادة 12

مادة 12:

بالاضافة الى مساعده, يؤازر قائد الجهاز مكاتب وفروع يحدد تنظيم وعديد كل منها وفقا لما هو مبين في الملحق المرفق بهذا المرسوم على ان تؤخذ عناصرها من بين عناصر القوى المسلحة الذين يختارهم قائد الجهاز بعد موافقة المراجع المختصة في كل من الاجهزة التابعين لها هؤلاء العناصر.

المادة 13

مادة 13:

تطلق على القوى المسلحة التسميات المحددة لها في النصوص القانونية والتنظيمية العائدة لكل منها. ولدى اعداد مشاريع تعديل عديد وعتاد الاجهزة الانف ذكرها, يمكن للمراجع المختصة استطلاع رأي قائد الجهاز.

المادة 14

مادة 14:

يتم تأمين الاعتدة والتجهيزات اللازمة لتحقيق حماية المطار وسلامة رواده غير الملحوظة اصلا في جداول اعتدة الادارات التابعة لها قطعات القوى المسلحة بواسطة الاجهزة المختصة في قوى الامن الداخلي بناء على طلب قائد الجهاز ضمن حدود الاعتمادات المرصدة في موازنة الجهاز ووفقا لما يلي:

– يضع قائد الجهاز جداول بالاعتدة واللوازم التي يحتاجها يبين فيها مواصفاتها الفنية وعددها وسعرها التقديري وترتيبها وفقا للافضلية, وله لهذه الغاية ان يستعين باصحاب الخبرة في الجيش او قوى الامن الداخلي او المديرية العامة للطيران المدني.

– تقوم المديرية العامة لقوى الامن الداخلي بالاجراءات اللازمة لتحقيق هذه الاعتدة والتجهيزات وذلك وفقا للقوانين والانظمة النافذة في قوى الامن الداخلي على ان يتم حجز وتصفية النفقة من قبل الجهاز.

– تخضع عمليات تركيب ومد تجهيزات الاجهزة الفنية في المطار, العائدة للجهاز, لموافقة مسبقة من رئاسة المطار.

المادة 15

مادة 15:

علـى القـوى المسـلحة ان تتقيـد بـالاوامر التـي يصـدرها قائـد الجهـاز والمتعلقـة بتنفيـذ المهـام الموكولـة اليهـا والمحددة فـي المـادة /5/ مـن هـذا المرسوم, علـى ان تراعـى فـي هـذا الشأن طبيعـة عمل كل مـن هـذه القوى والنصـوص القانونيـة المرعيـة الاجـراء والنصـوص التنظيميـة الصـادرة عـن المراجـع المختصـة فـي الادارات التابعة لها قطعات هذه القوى. كما عليها ان تفيد قيادة الجهاز مباشرة وباسرع وسيلة ممكنة عن كل جرم او حادث مهما كان نوعه يرتكب او يقع داخل النطاق الاقليمي للمطار.

المادة 16

مادة 16:

ينبغي على جميع الموظفين والمتعاقدين والاجراء والمستخدمين العاملين في المطار غير التابعين للجهاز ان يتقيـدوا بالتعليمـات المتعلقـة بحمايـة المطـار والـدفاع عنـه وحفظ الامـن فيـه, التـي تصـدر عـن قائـد الجهـاز بالتنسيق مع رئيس المطار.

تبلغ هذه التعليمات بواسطة رئاسة المطار وبالطرق الادارية المتبعة.

عنـدما يتحقـق قائـد الجهـاز شخصـيا او بواسـطة احـد عناصـر القـوى المسـلحة مـن عـدم تقيـد احـد العناصـر المشار اليهم في الفقرة الاولى من هذه المادة بالتعليمات الصادرة عنه في الاطار الامني, تتخذ بشأنه التدابير المفروضـة قاونـا, علـى ان يوجـه طلـب خطـي الـى رئاسـة المطـار بهـذا الشـأن تمهيـدا لاتخـاذ التـدابير المسـلكية بحق المخالف او لفرض الاجراءات اللازمة لمعالجة الوضـع. وعلى رئيس المطار ان يبلـغ قائد الجهاز خـلال شهرين من تاريخ ارسال الطلب عن التدابير المتخذة في هذا الصدد.

المادة 17

مادة 17:

يمكن بناء على طلب قائد الجهاز اخضاع عناصر جهاز المطار لدورات تدريبية حول المهام الخاصة بهم وذلك في المدرسة الفنية التابعة للمديرية العامة للطيران المدني وفقا للنظام الخاص بهذه المدرسة او غيرها سواء في الداخل او الخارج وذلك بعد موافقة وزير الداخلية.

المادة 18

مادة 18:

تؤمن وزارة الاشغال العامة والنقل الانشاءات الامنية في المطار وذلك بناء على طلب قائد الجهاز وفقا للاصول المرعية الاجراء, وتؤمن رئاسة المطار ضمن حدود الاعتمادات المرصدة ومع مراعاة المخطط العام لتطوير وتجهيز المطار الامكنة اللازمة لايواء عناصر الجهاز من مكتب ومراقد ومستودعات ومرائب , وعليها ان تضع بتصرف قيادة الجهاز الاجهزة الامنية المتوفرة لديها, وتمكين عناصر الجهاز الاستفادة من التسهيلات المقدمة لموظفي المطار لجهة تناول وجبات الطعام على نفقتهم الخاصة وبالاسعار نفسها.

المادة 19

مادة 19:

يوقف العمل بجميع النصوص المخالفة لاحكام هذا المرسوم وذلك طوال العمل بمشروع القانون الموضوع موضع التنفيذ بالمرسوم رقم 1540 تاريخ 25 تشرين الثاني 1978.

المادة 20

مادة 20:

ينشر هذا المرسوم ويبلغ حيث تدعو الحاجة ويعمل باحكامه فور نشره في الجريدة الرسمية.

بعبدا في 22 نيسان سنة 1982

الامضاء: الياس سركيس

صدر عن رئيس الجمهورية

رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية

الامضاء: شفيق الوزان الامضاء: شفيق الوزان

وزير الاشغال العامة والنقل وزير الدفاع الوطني بالوكالة

الامضاء: الياس الهراوي الامضاء: فؤاد بطرس

وزير المالية

الامضاء: علي الخليل

الملحق رقم (5)

صورة لوغو مطار رفيق الحريري الدولي_ بيروت



الملحق رقم(6)

ملخص المقابلات التي أجريناها لبعض أفراد جهاز أمن المطار وغيرهم من الأفراد العاملين فيه

أ. **مقابلة مع النقيب روي شماس رئيس مفرزة سير المطار:** وتمحورت أجوبته حول أنّ تعدّد الأجهزة الأمنيّة في مطارنا **مطار بيروت رفيق الحريري الدولي** لا مفرّ منه ولكن يجب على كل جهاز أن يكون له صلاحيات محدّدة وواضحة لتكوين فريق عمل يستطيع الحفاظ على أمن المطار والطائرة والركاب. ولكن المشكلة اليوم انّه لا يوجد شخص على رأس هرم الجهاز، يمتلك صلاحيات كافية في القانون بشكل واضح تجعله يدير اللُّعبة بطريقة مُتمكّنة . كما أشار إلى انّ تواجد الجيش ضمن حرم المطار لا داعي له فدوره يقتصر على حماية الحدود فهو لا يعتبر ضابطة عدليّة وليس له دور قضائي. والحل هو في انشاء جهاز موحّد يتألّف من قوى الامن الداخلي والجمارك والامن العام.

وأضاف النقيب أنّ خصخصة التفتيش هو من انسب الحلول التي يمكنها تخفيف العبء على العناصر الأمنيّة. ولكنني لست مع خصخصة المطار ككل بل يجب على الدولة عبر الطيران المدني التعاون مع شركة خاصة تدير هذا المرفق ولكن تحت رقابتها وسلطتها.

ب. **مقابلة مع المقدم حاموش قائد سرية تفتيشات المطار:** وفي سؤالنا للمقدّم حاموش عن مدى مواكبة ومطابقتنا للمعايير الدوليّة، كان جوابه بأنّ هناك ثغرات تتعلّق بنقص العديد والمعدّات . فالتجهيزات أصبحت قديمة جداً وبحاجة للصيانة، فنحن يمكننا أن نقدّم الأفضل ونقوم بتحسينات

عديدة، فعملنا كلّه من وحي المعايير ولكن ليس لدينا التمويل المطلوب. وفي سؤالنا أيضاً عن رأيه بالتحديات الأمنيّة التي تواجه المطار؟، أجاب: بأن موقع لبنان الجغرافي له جانب ايجابي خاصة بعد إغلاق مطار سوريا من الناحية الاقتصاديّة أمّا من الناحية الأمنية فهناك تحد كبير، فكل المطلوبين من سوريا سيحاولون الهرب من مطارنا ويجب علينا أن نكون على قدر التحدي والدليل على قدرتنا هو عدم حصول اي عمل امني يُذكر في المطار.

وذكر المقدّم حاموش أنّ لبنان صغير جداً والكثافة السكانيّة الملاصقة للمطار تجعله تحت التهديد المستمر لذا فإنّ افتتاح مطار القليعات[54] يخفّف الضغط على مطار بيروت وحينها يجب التفكير جديّاً بتغيير موقع مطار بيروت مع ابقائه قريب للعاصمة.

أمّا أكبر تهديد للمطار هو التهديد الداخلي من بضائع وعسكر وموظفين ...الخ وبما انّ العمل يشّله الروتين يجب أن نبقى متيقظين لهذا الامر. فالأمن يجب أن يكون مشترك بين العناصر الامنيّة والموظفين ويجب نشر الوعي الأمني عليهم بطريقة مستمرة وهذا يجب أن يكون من مسؤوليّة مكتب السيرسا[55] CERSA فهو مسؤول عن تدريبهم وزرع الحسّ الأمني لديهم، كما يجب عليه القيام بدوريات متكرّرة وبشكل مستمر للتأكّد من حسن سير الإجراءات الأمنيّة.

---

[54] _ يبعد **مطار القليعات** 105 كيلومترات شمال بيروت، و25 كيلومتراً شمال مدينة طرابلس. كما يبعد 7 كيلومترات عن الحدود السوريّة اللبنانيّة شمالاً، وبمساحة تقريبيّة تبلغ 5,5 ملايين متر مكعب. ويرتبط بشبكة طرق دوليّة ساحلية وداخلية، ويعتبر أخصائيون أن موقع مطار القليعات أهم بكثير من موقع مطار بيروت الدولي، لعدم تعرضه للعواصف والتقلبات المناخية التي قد تؤثر على حركته، كذلك لم تنشأ في محيطه الأبنية التي تعوق حركة الطيران، كما أن الطائرات تستطيع الهبوط والإقلاع من دون يتيح للطائرة (G.GA) الحاجة إلى " موجّه" علماً أنّه مجهّز برادار الهبوط في أسوأ الأحوال الجويّة. للمزيد من المعلومات يمكن زيارة الموقع التالي: https://rb.gy/u3840

[55]_ افتُتح في مطار رفيق الحريري الدولي، مركز تدريب تعزيز أمن المطار **CERSA** الذي تمّ اعتماده من قبل المنظّمة الدولية للطيران المدني منذ 27 /8 /2013. وفي كلمة لرئيس مركز تدريب وتعزيز أمن المطار العميد الركن زياد شاهين الذي اعتبر «أنّ الفائدة من دخول مركز بيروت في شبكة تدريب أمن الطيران ASTCS التي أقامتها المنظّمة الدولية، هي عديدة

ولكن أكبر مشكلة لنا هو الوضع المادي الضيّق جداً، علماً انّ المسافرين يدفعون بالفريش دولار لهذا يجب تفعيل دور الهيئة الناظمة وتخصيص ميزانيّة خاصة بالمطار.

ت. <u>مقابلة مع النقيب ايلي سماحة ضابط في سرية التفتيشات :</u> وعن رأيه بتعدد الاجهزة الامنية، قال:

انّ تعدد الاجهزة له سلبيات عديدة خاصة مع عدم تفعيل غرفة العمليات المشتركة بالرغم من تواجدها. فتعارض الصلاحيات يؤثر على حسن سير العمل. كما انّ فرع الشرطة العسكرية، فرع الشكاوي والتحقيقات بالجيش لا يُعتبر ضابطة عدليّة فلا داعي لتواجده ضمن حرم المطار. وأنّ قائد الجهاز ليس لديه الصلاحيات الكافية المعطاة له بالقانون على كافة الاجهزة الامني وهذا يضعف موقفه فلا يمكنه تطبيق مبدأ الثواب والعقاب.

أمّا عند سؤالنا عن خصخصة المطار، أجاب: لست مع الخصخصة الكاملة بل مع تفعيل دور الهيئة الناظمة. ويمكن خصخصة قسم التفتيشات وجعل قوى الأمن الداخلي يمتلك السلطة الرقابية عليهم.

وذكر النقيب سماحة لموضوع الكفاءات البشرية مشيراً بأننا لدينا القدرات الكافية والخبرة الكبيرة لأنّنا نستخديم أجهزة غير متطوّرة وهذا بشهادة الأودت البريطاني.

أمّا على الصعيد التقني فنحن نتحسّن مع العلم أننّا نملك نظام ب ش س من الجيل الثاني حيث وصلوا إلى الجيل الرابع ففي الخارج يفتشون 1 أو 2% من الحقائب يدويّاً بينما نحن نفتش يدوياً بنسبة 30 %.

ومتنوّعة، وأبرزها: إمكان الولوج إلى جميع الوثائق والمستندات وبرامج التدريب الصادرة عن المنظّمة، رعاية دورات تدريبية ضمن الروزنامة السنوية للمنظّمة في المركز، إمكانية تبادل المعلومات والخبرات بين المراكز المعتمدة من قبلها، المشاركة السنوية في اجتماع مدراء المراكز المعتمدة بهدف تقييم الأداء وتطويره، والمشاركة في تطوير وترجمة المستندات ذات الصلة الصادرة عن المنظّمة. للمزيد من المعلومات زيارة الموقع التالي: https://shorturl.at/cBDF5.

وفيما يخص فترة كورونا لقد طبقنا الإجراءت بشكل 100% بما يتناسب والمعايير الدوليّة، وذلك إستناداً لتقرير الأوديت لسنة 2018 وسنة 2019 نحنتبك المعايير الدولية بنسبة تقارب الـ 80 %.

لقد طورنا كتالوغ الأشخس بشكل قوي لنواكب المعايير الدولية لحماية أمن المطار. وبالرغم من أنّ الوضع الإقتصادي الصعب وبرغم التعديات الأمنيّة الكثيرة التي تهدّد أمن المطار من وجود إرهاب و حركة أصولية، وبرغم من أنّ مطار بيروت هو المنفذ الوحيد للبنان وكلّ الجماعات تستخدمه إلّا انّنا لم نتعرض لأي عمل أمني ضمن حرم المطار.

وبرأي سماحة يجب إفتتاح مطار القبيات ليخفّف الضغط عن مطار بيروت لكي يكون المنقذ في حين تعرض مطار بيروت لأي عطل طارئ.

ث. **مقابلة مع الأستاذ شادي أبو انطون نائب ريس المطار:** بعد أحداث 11 أيلول تم تحديث اجراءات التفتيش. خاصةً لأن وسائل الإرهاب تطورت حيث أصبحت الطائرة بحد ذاتها هي وسيلة الإرهاب. ودور الأجهزة الأمنية هو تقييم المخاطر، وضع السيناريوهات واستباق الأمور. أصبحت شركة الطيران لها دور بالتصدي للإرهاب فمثلا أصبحت قمرة القيادة تفتح فقط من الداخل وأصبحت مُصفّحة. وفي سؤالنا له أين نحن من المعايير الدولية ؟ أجاب:

وفقاً لمعاير منظمات الإيكاو فآخر أودت كان بشباط 2019 وكانت النتيجة 50% ، لم تكن المشكلة بعدم وجود اجراءات بل بأنّه ليس كل ما يطبّق مكتوب ولا كل ماهو مكتوب دقيق. لدينا ثغرة بكتالوغ الأشخاص العاملين في المطارSOP. فلا يوجد لدينا قواعد دقيقة تطبّق على العنصر الشخصي ويجب أن تطبق بكل الأوقات. كما يجب وضع خطّة تصحيحية نبدأ بتنفيذها بالتزامن مع استحداث القوانين، وهناك قانون تمّ اضافته على البرنامج الوطني. فنحن لسنا بعيدين عن معايير الإيكاو ولكن يجب تعديل

بعد الأمور. وتحجث أبو أنطوان أنّه لدينا مشكلة بالأمن وهي أساسيّة تكمن بعدم تقييم المخاطر فنحن نتّكل فقط على المعلومات التي تصلنا، كما أنّنا لا نفرز الشخصيات التي تدخل إلى لبنان. ومع كل ذلك لم يحصل أيّ خرق أمني في المطار بل فقط ثغرات بهدف الهجرة غير الشرعية.

وأضاف أبو أنطون بأننا نشهد اليوم تزايد بعدد الركاب وعدد الرحلات، وهذا دليل على ثقة الخارج بمطارنا ودليل انّنا لسنا بوضع حرج. ونحن دائماً نكشف الخروقات دائماً مثل ضبط الممنوعات أي أن نظام التفتيش فعّال إن كان للمسافرين أو للحقائب.

ملحق رقم (7)

شعار منظمة الإيكاو



- **الرؤية:**

تحقيق النمو المستدام للطيران المدني الدولي.

- **الرسالة:**

أن تعمل باعتبارها المحفل العالمي للدول في مجال الطيران المدني الدولي. وتضع الإيكاو السياسات والقواعد، وتقوم بعمليات تدقيق للوقوف على مستويات الالتزام بالأحكام، وتجري دراسات وتحليلات، وتُقدم المساعدة وتبني القدرات للطيران من خلال العديد من الأنشطة الأخرى وتعاون دولها الأعضاء والجهات المعنية الأخرى.

الملحق رقم (8)

قواعد وتوصيات الايكاو وشروط منح التصاريح (الملحق 17)

اولا": القواعد المنظم

نصّ الملحق السابع عشر في إحدى فقراته (13)على ما يلي:

أ- يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن بأن الوصول إلى مناطق أرض الطيران في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي يخضع للمراقبة بهدف الحؤول دون الدخول غير المجاز به.

ب- يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن انشاء مناطق أمنية مقيدة في كل مطار يخدم الطيران المدني معين في الدولة على أساس عملية تقييم المخاطر الأمنية التي نفذتها السلطات الوطنية ذات الصلة.

ج- يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن انشاء نظم تحديد الهوية بالنسبة الى الأشخاص أو المركبات بهدف منع الدخول غير المرخص به الى مناطق أرض الطيران والمناطق الأمنية المقيدة ويجب التحقق من الهوية في نقاط التفتيش المعينة قبل السماح بالوصول الى مناطق أرض الطيران والمناطق الأمنية المقيدة.

د- يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن القيام بالتحريات الشخصية عن الأفراد غير الركاب الذين منحوا حق الدخول بدون حراسة الى المناطق الأمنية المقيدة في المطارات، وذلك قبل منح حق الدخول الى المناطق الأمنية المقيدة.

هـ- يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن وجود اشراف ملائم على تحركات الأشخاص والمركبات إلى الطائرة ومنها، في المناطق الأمنية المقيدة وذلك لمنع وصول أشخاص غير مرخص لهم الى الطائرة.

و- يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن الكشف الأمني على الأشخاص غير الركاب مع الأشياء التي يحملونها، ممن يمنحون حق الوصول الى مناطق أمنية مقيدة، ولكن، اذا تعذر تطبيق مبدأ الكشف الأمني بنسبة 100 في المائة، يجب تطبيق

ضوابط أمنية أخرى، تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، الكشف النسبي والعشوائية وعدم امكانية التنبؤ، وذلك وفقاً لتقييم المخاطر الذي تنفذه السلطات الوطنية المختصة.

(13)الفصل الرابع المواد 7 1،2،3،4،5،6 – الملحق السابع عشر الاتفاقية الطيران المدني الدولي

ز– يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن أن المركبات التي تمنح حق الدخول الى المناطق الأمنية المقيدة، مع الأشياء التي بداخلها، تخضع للكشف الأمني أو لضوابط أمنية أخرى ملائمة وفقا لتقييم المخاطر الذي تقوم به السلطات الوطنية المختصة.

ينبغي تنظيم جلسة معلومات عن أمن المطار لحامل التصريح كشرط لدخول الجانب الجوي من المطار والمناطق الأمنية المقيدة وغيرها من الأماكن والتجهيزات المراقبة. وينبغي لجلسات المعلومات الأمنية أن تشمل شرح أهداف وصلاحية التصاريح وأن تصف مسؤوليات حامل التصريح وباختصار ينبغي لحاملي التصاريح أن يفهموا ضوابط التصريح، وأن يلتزموا بها دائما وأن يدركوا ما يلي:

- ان التصريح يخص الشخص الذي أصدر له ليستخدمه طوال ايامه في الجانب الجوي من المطار أو المناطق الأمنية المقيدة بأعمال لحساب الشركة المصرح لها دون غيرها.
- إنّ سوء استخدام التصريح مدعاة لفرض عقوبات تشمل قيام سلطة الاصدار بسحب التصريح وبالملاحقة القضائية حسب الاقتضاء وفقاً لتشريعات الدولة.
- ان الهدف من ضمان أمن المطار هو حماية الركاب وطواقم الطائرات ومشغلي الطائرات وموظفي ومشغلي المطارات وأفراد الجمهور من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.
- ان حاملي التصاريح مسؤولون عن المحافظة عليها وهم مسؤولون عن استخدامها
- في حالة فقدان التصريح ينبغي لحامل التصريح أن يبادر فورا إلى ابلاغ سلطة الإصدار بذلك.
- يبقى التصريح دائماً ملكاً لسلطة الإصدار، وينبغي إعادته إليها عند انتهاء مدة صلاحيته أو عندما تنتفي الحاجة إليه

- ينبغي وضع التصريح دائما أعلى الخصر على الملابس الخارجية طوال التواجد في الجانب الجوي من المطار وفي المنطقة الأمنية المقيدة.

- ينبغي السماح بفحص التصريح بناء على طلب أعضاء السلطة المختصة مثل موظفي الأمن وضباط الشرطة وضباط الهجرة والجمارك في أي منطقة أمنية حساسة.

- ان حمل أي بند محظور مثل الأسلحة النارية أو أي بند يشبهها أو متفجرات بدون سلطة قانونية وسبب مشروع يشكل عملاً منافياً للقانون.

- فضلا عما سبق يتوقع من حامل التصريح أن يحافظ على أمن المطار من خلال ما يلي:

  – امتثال قواعد السيطرة على المنافذ والالتزام بالتدابير الأمنية في منطقة عمله.

  – الالتزام بحذافير قواعد الحراسة التي حددتها سلطة الإصدار.

– ابلاغ موظفي الأمن أو سلطات المراقبة بأي انتهاك لإجراءات السيطرة على المنافذ، بوجود أي أسلحة نارية أو أي أسلحة أخرى أو أي أجهزة متفجرة،و وجود امتعة متروكة في الأماكن العامة، او أي حالة أو واقعة قد تشكل خطرا على الأمن أو تثير الريبة أو تعرض سلامة وأمن الطيران المدني للخطر.

ثانياً: تصاريح الافراد

إن استخدام نظام التصاريح الأمنية يهدف إلى مراقبة منافذ الجانب الجوي من المطار والمنطقة الأمنية المقيدة في المطار الذي يصدر بطاقات أو مستندات أخرى تحدد هوية العاملين في المطار ومن يحتاجون إلى دخول المطار أو إلى جانبه الجوي أو المنطقة الأمنية المقيدة.

لذلك أقرت الأيكاو في أحد بنودها (14)أنه:

• ينبغي لجميع العاملين في المطار أن يحصلوا على تصاريح دخول صادرة عن هيئة الإصدار التي اعتمدتها السلطة المختصة، وينبغي أن تشترط القوانين أو اللوائح إبراز التصريح طوال وجودهم بالمطار وينبغي تجنب استخدام أنواع كثيرة مختلفة من التصاريح لتجنب وقوع مشكلات كبيرة لموظفي الأمن والهيئة المسؤولة عن إدارة نظام التصاريح.

• –(14) المادة 11–2–5 التصاريح– الفصل الحادي عشر – المستند 8973 – منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو – ص: 10–11

• واذا استخدمت تصاريح المطار لتناسب نظاما آليا لمراقبة الدخول، فينبغي تزويدها بشفرة الكترونية أو شفرة مقروءة آلياً للسماح بالدخول.

• أما في المطارات الكبيرة، ينبغي تقسيم المناطق الأمنية المقيدة إلى أجزاء حسب المهام الجارية في كل منها، وتدوين تسميات هذه الأجزاء على التصاريح. وينبغي أن تحدد التصاريح بصورة أدق الموقع المعين المصرح للعامل بدخوله. وذلك باستعمال الرموز العددية أو الأبجدية أو اللونية. وينبغي منع دخول هذه المناطق المحددة ما لم يكن الدخول إليها بقدر الحاجة لتنفيذ مهام رسمية فالعاملون في عنابر الصيانة مثلا لا يحتاجون إلى دخول ساحة الطائرات، وفي هذه الحالة ينبغي أن تحدد تصاريحهم أن دخولهم مسموح في منطقة الصيانة وحدها.

• من المتوقع أن يحتفظ بعض الأشخاص بتصاريحهم بعد انتهاء خدمتهم من آن إلى آخر ولذلك ينبغي اشتراط إعادة التصاريح فور القطاع الحاجة اليها ولاسيما عندما تنتهي مدة عمل حامل التصريح أو عندما ينقل إلى مهام أو مواقع أخرى.

• ينبغي إنتاج التصاريح وفقا لضوابط صارمة وينبغي لموظفي إنتاج التصاريح ألا يشرعوا في إنتاج أي تصريح إلا بعد استلام طلبات مكتوبة ومعتمدة.

• ينبغي وضع جميع المواد المستخدمة في إنتاج التصاريح – مثل آلات التصوير وأفلام التصوير وبطاقات البيانات وسجلات التصاريح في مكان مأمون لا يدخله إلا موظفو الإنتاج وبقدر الحاجة.

• بالنسبة لتصميم التصاريح تعتمد أكثر نظم التصاريح شيوعا على قيام أفراد الأمن بفحص التصاريح بالبصر في نقاط السيطرة على المنافذ. ولذلك يتعين أن يشمل التصريح المعلومات الأساسية التي تتيح لضابط المراقبة أن يتحقق من حسن نية

حامل التصريح وينبغي أن يصمم التصريح بحيث يمكن وضعه في مكان بارز على الملابس الخارجية لحامله، وبذلك يتسنى الفحص البصري دون إبطاء.

ينبغي أن تشمل واجهة التصريح الأمامية المعلومات التالية (15) على الأقل:

(15)المادة 11-2-5 العميم التصاريح العمل الحادي عشر 1973 - منظمة الطيران المدني الدولية الكار- من 10-11.

تاريخ انتهاء صلاحية التصريح برقم شهر وسنة انتهاء الصلاحية. هـ تسميات أو رموز المناطق الأمنية المقيدة التي يسري فيها التصريح، وذلك للسماح بدخول حامل التصريح.

- اسم حامل التصريح.
- اسم صاحب العمل .
- الرقم السلسل للتصريح.
- اسم حامل التصريح.
- اسم صاحب العمل .
- الرقم المتسلسل للتصريح.

ثالثاً: تصاريح المركبات

لدواعي الأمن والعمليات ينبغي تقييد دخول المركبات التي لا تخدم الطائرات إلى الجانب الجوي من المطار، وذلك لتجنب ازدحام ساحات وقوف الطائرات، لأن المركبات تسهل ماديا ارتكاب أي فعل تدخل غير مشروع لأنها تصل بسرعة إلى الطائرة أو التجهيزات وتبتعد عنها بسرعة ولذلك فإن السيطرة على دخول المركبات إلى الجانب الجوي يعد إجراءً وقائياً.

ينبغي منع المركبات من دخول الجانب الجوي من المطار أو المناطق الأمنية المقيدة منعاً باتاً ما لم يكن من المقرر دخولها بصفة منتظمة إلى تلك المناطق .ومن الناحية المثالية ينبغي أن تبقى هذه المركبات في الجانب الجوي من المطار ما دامت

غير مشغلة، وذلك لتقليل الحركة إلى أدنى حد عند نقاط السيطرة على دخول المركبات. كما وينبغي الامتناع عن إصدار أي تصريح لمرور المركبات إلى حين التأكد من أنها مغطاة بالتأمين السليم وينبغي أن تسري تصاريح مرور المركبات لمدة محدودة فقط ويحظر حظراً باتاً تبادل التصاريح بين المركبات، وينبغي فحص التصريح في كل مرة قبل دخول المركبة أو مغادرتها المنطقة الأمنية المقيدة، وينبغي أن توضع هذه التصاريح موضع الرقابة.

كما يجب أن تتضمن التصاريح المعلومات التالية:

- مدة الصلاحية.
- المناطق الأمنية المقيدة التي يسمح التصريح بدخولها، حسب الاقتضاء.
- نقاط السيطرة على المنافذ التي يسمح للمركبة بالمرور منها.
- اسم مالك و/أو مشغل المركبة.
- تاريخ انتهاء صلاحية التصريح برقم شهر وسنة انتهاء الصلاحية. ه تسميات أو رموز المناطق الأمنية المقيدة التي يسري فيها التصريح، وذلك للسماح بدخول حامل التصريح.
- رقم لوحة المركبة

ينبغي تثبيت تصاريح مرور المركبات تثبيتاً دائماً في مكان ظاهر على مقدمة المركبة التي صدر لها التصريح بشكل واضح للعيان عند دخول المركبة الى المناطق الأمنية المقيدة، وأن يكون من نوع يصعب نزعه أو تغيره أو تزيينه.

لا بد من الإنتباه أن وجود التصريح على مقدمة المركبة لا يعني في حد ذاته أن الأشخاص الموجودين فيها مصرح لهم بالدخول دون التحقق من هويتهم ولذلك ينبغي فحص وثائق إثبات الهوية والتصاريح الشخصية لجميع شاغلي المركبات قبل السماح بالدخول(16).

(16)المادة 11-2-5 تصاريح المركاك – الفصل الحادي عر – المسند 8973 – متسعة الطيران المدني الدولية ايكاو – ص: 12-11

النبذة الثانية:امن الركاب والامتعة اليدوية والبضائع.

من المعروف أن الكشف الأمني على جميع الركاب وأمتعتهم اليدوية يشكل عنصراً جوهرياً في تدابير أمن الطيران التي تنادي بها منظمة الطيران المدني الدولي، لأنه يضمن منع دخول الأشخاص بدون تصريح و/أو البنود المحظورة إلى أي منطقة أمنية مقيدة أو إلى الطائرة ، يمكن إجراء عمليات الكشف الأمني على الركاب والأمتعة اليدوية بالتفتيش اليدوي أو بمعدات كشف المعادن، أو بمعدات الأشعة السينية، أو بغيرها من معدات كشف المتفجرات والمواد الخطرة، أو بالمزج بين الإجراءات اليدوية والكشف بالمعدات، ومن أجل تيسير السفر يمكن خفض عدد الركاب الواجب تفتيشهم يدوياً، وذلك باستعمال معدات حديثة للكشف الأمني مع اتباع إجراءات مناسبة يقوم بها من تلقوا التدريب الجيد واكتسبوا المهارات اللازمة.

المعدات الفنية التي تستخدم في الكشف الأمني على الأشخاص والأمتعة لها حدودها لأن كاشفات المعادن الثابتة والكاشفات اليدوية لا تكشف مثلا الأسلحة والمتفجرات غير المعدنية، بل إن آلات الأشعة السينية التقليدية تجد صعوبة هي أيضا في إظهار أو تحديد المواد المتفجرة في صور واضحة وللتحايل على هذه الحدود وتعزيز النظم الأمنية يجوز للدول أن تقر التفتيش العشوائي كجزء من عملية الكشف الأمني، فضلاً عن رفع مستويات الكشف الأمني على الركاب والأمتعة اليدوية بناءً على نتائج تقييم المخاطر. كما يمكن النظر في فتح قنوات أمنية منفصلة للركاب كبار السن والمعوقين والعائلات التي تصطحب صغار الأطفال، وكذلك لأفراد الطاقم والركاب الذين تأخروا بحسن نية.

وقد اكدت هذا الامر قواعد الإيكاو عندما ورد في الملحق السابع عشر بانه يجب على كل دولة متعاقدة أن تقوم بما يلي :(17)

(17)انظر الملحق رقم 1–الفصل الرابع المادة 4 – الملحق السابع عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي–ص80 من هذا البحث

- أن تضع الاجراءات للتأكد من الكشف على ركاب الرحلات الجوية التجارية وامتعتهم اليدوية الذين يبدأون سفرهم من اقليمها، قبل أن يستقلوا طائرة مغادرة من منطقة أمنية مقيدة.

- أن تكفل فرز ركاب عمليات النقل الجوي التجاري المحوّلين وامتعتهم الشخصية قبل الصعود إلى الطائرة، وذلك إلا إذا كانت قد أنشات عملية تحقق وتقوم، بالتعاون مع الدولة المتعاقدة الأخرى حسب الاقتضاه، بتنفيذ الاجراءات بشكل متواصل لضمان

أن يكون هؤلاء الركاب وأمتعتهم اليدوية قد خضعوا للفرز على مستوى ملائم في نقطة بداية الرحلة وتوفرت لهم فيما بعد الحماية من التدخل غير المصرح به منذ نقطة بداية عملية الكشف الأمني في مطار منشأ الرحلة حتى مغادرة الطائرة في مطار التحويل .

● أن تضمن حماية الركاب مع أمتعتهم اليدوية، والذين خضعوا للفرز من التدخل غير المصرح به منذ نقطة الفرز إلى أن يصعدوا على متن طائرتهم .واذا ما حدث اختلاط أو اتصال مع أشخاص لم يخضعوا للكشف الأمني، يجب اعادة فرز الركاب المعنيين وامتعتهم اليدوية قبل الصعود الى الطائرة .

● أن تضع في المطار اجراءات العمليات العبور لحماية الركاب العابرين وامتعتهم اليدوية من التدخل غير المصرح به وحماية سلامة الأمن في مطار العبور.

اما مناطق اجراء الكشف الأمني اي المناطق المعزولة لإجراء هذا الكشف والتفتيش اليدوي ينبغي أن تفي بعدة معايير، كما ان نقاط الكشف الأمني على الركاب والأمتعة ايضاً عليها أن تفي بما يلي:

● أن تكون مصممة لتسهيل مراقبة الركاب ومنع احتمال التفاف أي راكب على إجراءات الكشف الأمني؛

● أن تكون مزودة بحاويات صغيرة ليضع فيها الركاب الأشياء المعدنية مثل العملات والأقلام ؛

● أن تكون مصممة لتسهيل مرور أعداد الركاب الكثيرة الناتجة عن كثرة عدد الرحلات الجوية المتقاربة في التوقيت، وذلك بأقل قدر ممكن من عرقلة العمليات.

● أن تكون مزودة بطاولات مناسبة الطول أمام معدات الكشف الأمني على الأمتعة اليدوية، ليضع الركاب عليها ستراتهم الخارجية والمتعلقات الشخصية الأخرى وأي بنود أخرى من أمتعتهم اليدوية تتطلب تفتيشا منفصلاً؛

● أن تكون مجهزة بكاشفات المعادن الثابتة وبمعدات الأشعة السينية ومعدات الجيل الجديد للكشف على الركاب أو معدات أخرى للكشف عن المتفجرات، وذلك لتعجيل الإجراءات حسب توقعات تدفق الركاب؛

- أن تكون مصممة بحيث يجرى فيها التفتيش الذاتي وتفتيش أمتعة الركاب بعيداً عن أنظار الجمهور أو بطريقة تحول دون تدقيق بقية الركاب في قواعد واجراءات التفتيش؛

- أن تكون مزودة بلافتات ارشادية وتحذيرية متعلقة بعملية الكشف الأمني؛

- أن تكون مزودة بمعدات التدفئة والتبريد والإضاءة والتهوية الكافية لتهيئة بيئة تساعد على تنفيذ الكشف الأمني بفاعلية؛

- أن تكون مزودة بالمساحة الكافية لضباط الشرطة حسب الاقتضاء.(18)

– (18)المادة 11–3–3 نقاط الكلف الامني–الفصل الحادي عشر – المستند 8972 – منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو– ص17–11

اما فيما خص العاملين في نقاط الكشف الأمني فينبغي اختيار أفراد الأمن وتدريبهم واختبارهم بعناية للتحقق من حصولهم على المؤهلات والدراية والمهارات الضرورية قبل اعتمادهم لأداء مهام الكشف الأمني على الركاب.

و ينبغي كذلك تزويد نقاط الكشف الأمني للركاب بأفراد الأمن من الذكور والإناث حتى يتسنى إجراء التفتيش اليدوي للراكب بواسطة مفتش من جنسه. أما المفتش الذي يحمل كاشفة معادن يدوية فيمكن أن يكون من الجنس الآخر ما لم يطلب الراكب غير ذلك.(19)

(19)المادة 11–3–3–11 العاملين في نقابل الكشف الأمني– الفصل الحادي عشر – مستند 8973 – منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو – ص 19–11

–تدفق الركاب:

ما لم تنفذ إجراءات الأمن في المطارات تنفيذاً سليماً فلسوف يتعطل انسياب حركة الركاب، وفي أغلب الأحوال يتطلب الأمر وقتاً إضافياً لإنهاء إجراءات كل راكب في ظل الإجراءات الأمنية المشددة والتي قد تشمل الكشف الأمني على الأمتعة اليدوية والأمتعة المسجلة وتفتيشها مادياً بمزيد من التعمق.

ومما يزيد من تفاقم الموقف في أغلب الأحوال أن تصميم مبنى محطة الركاب في المطار لم يتحسب لهذه الإجراءات.

يتطلب الكشف الأمني على الركاب توزيع الوقت توزيعاً سليماً. فالتفتيش الأمني الذي ينفذ بلا كفاءة يؤخر عمليات الطائرات عن الوقت المحدد لها، ويؤدي إلى ازدحام في نقاط الكشف الأمني ويساعد المجرمين على التحايل على النظام، أو يشجعهم على الاعتداء على المنطقة المزدحمة بالركاب.

ومن احد شروط تعزيز كفاءة إجراءات الأمن هو نشر عدد كاف من الكشافين المدربين على النحو السليم ، وينبغي أن يركز تدريب الكشافين على المهارات الفنية اللازمة لهم وكذلك على الكفاءات اللازمة لخدمة العملاء وحل الخلافات الأساسية وتقييم مخاطر الركاب.

كما ينبغي تخصيص مساحة كافية في نقطة الكشف الأمني لتجنب الازدحام أمام كاشفات المعادن، وخصوصا عندما يتسبب راكب في انطلاق إنذار أو عندما يتم اختيار راكب للكشف العشوائي وينبغي أن تبقى هذه المنطقة سالكة، بحيث يمكن للركاب الذين تم عليهم الكشف الأمني أن يستعيدوا متعلقاتهم ويغادروا نقطة الكشف الأمني بأسرع ما يمكن.(21)

(21)المواد 17-23- تدفق الركاب- الفصل الحادي عشر - مستند 8973 - منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو-ص 11-21

اولاً:الكشف الأمني على الركاب(22)

(22)المواد17-23-تدفق الركاب-الفصل الحادي عشر -المستند8973-منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو-ص 11-21

إن التفتيش والكشف الأمني على من يدخلون المنطقة الأمنية المقيدة أو المنطقة المعقمة من مبنى محطة الركاب يشكلان جزءا أساسيا من أمن الطيران يجوز تنفيذه بالتفتيش اليدوي أو بكاشفات المعادن أو غيرها من معدات الكشف الأمني التي توافق عليها السلطة المختصة والمعدات الفنية التي تستخدم في الكشف الأمني على الأشخاص والأمتعة لها حدودها فكاشفات المعادن ثابتة مثلا والكاشفات اليدوية لا تكشف الأسلحة والمتفجرات غير المعدنية، ولكنها توفر معدلاً إنتاجياً جيداً.

للتغلب على الحدود الضيقة لكاشفات المعادن الثابتة وتعزيز الأداء العام للكشف الأمني، ينبغي أن تطبق الدول تفتيشاً يدوياً لعينات عشوائية من الركاب الذين تم الكشف الأمني عليهم والركاب الذين تسببوا في انطلاق الإنذار، وينبغي أن يشمل التفتيش اليدوي عدداً من الركاب الذين لم يتسببوا في اطلاق إنذار الأجهزة متبعين العشوائية في اختيارهم.

لا ينبغي السماح للأشخاص بالاحتفاظ باي بنود محمولة يدوياً، وينبغي مطالبتهم بتجريد أنفسهم من جميع المعادن الخارجية مثل المفاتيح وقداحات السجائر والهواتف الخلوية، وكذا جميع البنود غير المعدنية، وذلك قبل المرور بالكشف الأمني وينبغي الامتناع عن تحميل كاشفات المعادن أكثر من طاقتها.

أ– التفتيش اليدوي للركاب:

توجد في الملابس أجزاء كثيرة يمكن استخدامها لتخبئة الأشياء، وأجزاء يصعب تفتيشها .ومنها مثلا بطانة الجاكتات وحشو الأكتاف والقبعات وأغطية الرأس الدينية وأربطة العنق و الباقات وثنيات صدر السترات والأحزمة وكعوب الأحذية العالية يمكن أيضا تخبئة الأشياء في أدوات الاستخدام اليومي مثل الصحف والكتب. ينبغي إجراء التفتيش اليدوي للأشخاص عادة في مكان مفتوح ، وينبغي للمفتشين ألايظهروا أي وثائق سرية أو خصوصية على الملأ، ولا أن يلفتوا الانتباه إلى الأموالوالبنود الثمينة الموجودة في حوزة الشخص الجاري تفتيشه.

إذا كان من الضروري تفتيش الشخص تفتيشا مكثفاً فينبغي القيام بذلك في مكان خاص وقد يكون من الضروري حضور اثنين من المفتشين من نفس جنس الشخص المطلوب تفتيشه.

ينبغي إجراء التفتيش الشخصي للأشخاص على النحو التالي:(23)

(23)المادة 11–3–7 التفتيش اليدوي للركاب – الفصل الحادي عشر – المستند 8973 – منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو – ص 24 – 11

- أن يقف الشخص الذي يجري تفتيشه في مواجهة المفتش.
- تفتيش البنود الموجودة مع الشخص، مثل المعاطف والجاكتات والكتبوالصحف، ثم وضعها جانبا ولا تعاد إلى الشخص إلا بعد الانتهاء من تفتيشهيدويا .
- المفتشات يفتشن الإناث والمفتشون يفتشوا الذكور .
- يتألف الكشف الأمني من فحص الجسم والملابس بتمرير اليدين على الجسم والملابس بطريقة منهجية من الخلف والأمام.

ب–الكشف الأمنى على الأمتعة اليدوية:

ينبغي إجراء الكشف الأمني على الأمتعة اليدوية لجميع الركاب المغادرين باتباعأحد الأساليب التالية:

- التفتيش اليدوي الكامل لمحتويات كل حقيبة بحثا عن مؤشرات مريبة فيالأمتعة مثل عدم تناسب الوزن مع الحجم.

- الكشف بالأشعة السينية التقليدية والتفتيش اليدوي للأمتعة التي تم الكشفالأمني عليها. ينبغي للسلطة المختصة أن تحدد أدنى نسبة من الأمتعة التي يتعين تفتيشها يدويا، على أن لا تقل هذه النسبة عن 10 في المائة .

- معدات الأشعة السينية التي تعرض صورا شديدة الوضوح للبنود الخطرة.(24)

- (24)المادة 11–3–8 الكشف الأمني للامتعة اليدوية –الفصل الحادي عشر – مستند 8973 – منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو–ص 11–25

- التفتيش اليدوي للأمتعة اليدوية حيث ينبغي إجراء التفتيش اليدوي لأمتعة الركاب اليدوية دائما في وجود مالكها وعلى النحو التالي:(25)

(25)المادة 11–3–9 الكشف الأمني للامتعة اليدوية –الفصل الحادي عشر – مستند 8973 – منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو–ص 11–27

– فتح الحقيبة، وحبذا لو فتحها الراكب بنفسه، ثم فحصها للاطمئنان إلى خلوها من أي قاع سري .وينبغي استخدام مسطرة بحد مستقيم أو قضيب أو أي أداة أخرى مستوية لتحديد ما إذا كان هناك تفاوت كبير في الأبعاد الخارجية والداخلية

- الاهتمام بصفة خاصة بالبطانة والزخرفة والخياطة والكبسولات ومثبتات السحابات والأقفال والمفصلات والعجلات والمقابض لتحديد أي علامات للعبث أو أي تعديلات قد تشير إلى تخبئة مادة مقيدة .

- إخراج محتويات الحقيبة طبقة بعد طبقة، وفحص كل منها حتى تفرغ الحقيبة بالكامل.

- فحص البنود الكهربائية مثل أجهزة الحلاقة والحاسبات وأجهزة الراديو والساعات والكاميرات وأجهزة الموسيقى ولوازمها للتأكد من عدم العبث بها، ومن أن وزنها هو الوزن المتوقع، ومن أنها متزنة وليس بها بطاريات إضافية وينبغي

حسب الاقتضاء فحص البند بالأشعة السينية للتأكد س خلوه من أي مصدر كهربائي إضافي أو خلوه من أي مواد عضوية داخل ما ينبغي أن يكون هيكلا غير عضوي .

- فحص البنود مثل الكتب والمظلات والعكاكيز بتعمق كاف، بل وبالأشعة السينية حسب الاقتضاء.

- الاهتمام بمحتويات العلب والقوارير التي يمكن أن تحتوي على سوائل طيارةأو قابلة للاشتعال ورفض السوائل عند الاشتباه في انها تساعد على السلوك المشاغب أو غير المنضبط والاهتمام بصفة خاصة بالسوائل والهلاميات والايروسولات والمراهم وغيرها لأنها قد تحتوي على مواد متفجرة أو خطرة مهما كانت كمياتها صغيرة، لأن هذه المواد فتاكة ويستطيع فريق من المجرمين تقاسمها ثم خلط محتوياتها لصنع جهاز متفجر مرتجل .

- البحث عن أي بقع دهنية وثقوب صغيرة على ظاهر الحقيبة، والبحث عن روائح اللوز وطلاء الأظافر والصمغ والعطور وغيرها من روائح الأبخرة المستترة، لأنها قد تشير إلى وجود متفجرات .

- الكشف الأمني بمعدات الأشعة السينية التقليدية على الأمتعة اليدوية:

عند الكشف الأمني على الأمتعة اليدوية بالأشعة السينية التقليدية، ينبغي عرض صور كل جزء من الحقيبة لمدة لا تقل عن 5 ثواني لتسهيل الفحص الدقيق وينبغي لمشغل جهاز الأشعة السينية أن يقوم بما يلي :

- التأكد من أن ظلال صورة الحقيبة متناسقة تماما لأن ظهور حواف باهتة قد يشير إلى وجود متفجر ورقي لم يتطابق تماما مع قمة الحقيبة أو قاعها .

- الاهتمام بالإطار وحواشيه بقدر الاهتمام بالمحتويات؛

- فحص أي جزء معدني أو أي جزء مقسم على شكل قنوات، بدلا عن انتفاخات أو نتوءات ظاهرة يمكن أن تخفي جزئيا عناصر جهازمتفجر .

- إدراك أن اللون الداكن لأي بند أو جزء على الصورة بشير إلىوجود بند أو جزء لم تستطع الأشعة السينية اختراقه .

- وقد يخفي سلاحا أو جهازا، وعندنا ينبغي التفتيش اليدوي.

- إذا لم يمكن الجزم بعد ١٢ ثانية من التفتيش بأن أي بند في الأمتعة اليدوية خال من المواد المقيدة، ينبغي إرسال الحقيبة إلى منطقة الكشف الأمني الثانوي لتفتيشها بدقة أكثر بعيدا عن التدفق العامللركاب في نقطة الكشف الأمني.(26)

(26)المادة11-3-10-الكشف بمعدات الاشعة السينية – الفصلالفصل الحادي عشر - مستند 8973 - منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو-ص 11-27

- الكشف الأمني بكاشفات آثار المتفجرات:

الأمتعة التي تثير قلق مشغل الأشعة السينية هي وحدها التي يتعين تفتيشها يدويا، ويجوز دعم هذا التفتيش اليدوي باستخدام كاشفات آثار المتفجرات، لأنها تسهم بقوة في ضمان الأمن إذا استخدمت على النحو الصحيح وفي السياق المناسب .وهذه الكاشفات مقيدة بصفة خاصة لدعم التفتيش اليدوي ولكنها لا تصلح إلا عندما تشكل جزءً من نظام أكبر وتدعم التكنولوجيات الأخرى، أي أنها لا تصلح وحدها لتحديد ما إذا كانت الأمتعة تحتوي على متفجرات أو على أجهزة متفجرة مرتجلة.

أثبتت التجارب والاختبارات أن كاشفات آثار المتفجرات فعالة جداً في الكشف عن أدق بقايا المواد المتفجرة وكما هي الحال مع كل تكنولوجيا متقدمة، لا بد من أن يتبع مشغل هذه الكاشفات الإجراءات الصحيحة والمناسبة لاستخدامها الفعال. وقد ثبت بوضوح أن من يصنعون القنابل يتخذون الاحتياطات اللازمة للحد من احتمال بقاء آثار للمواد المتفجرة على الغلاف الخارجي للحقائب التي يضعون فيها الأجهزة المتفجرة المرتجلة ،ولهذا السبب لا يمكن تخليص إجراءات نقل أمتعة لمجرد أن كاشفات آثار المتفجرات لم تجد أثار لبقايا متفجرات على الحقائب ،أي أن هذه الكاشفات تضيف قيمة كبيرة إلى عملية التفتيش ولا تحل محلها، لاسيما عند فحص بنود وأماكن موجودة داخل الحقيبة، بل تدعم التفتيش اليدوي.(27)

- (27) المادة 11-3-13 الكشف الأمني بكاشفات المتفجرات -الفصل الحادي عشر المستند 8973 - منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو-ص 11-29 .

- فصل الركاب الذين مروا بالكشف الأملى عن الركاب الآخرين:

لن تجدي كافة إجراءات الفحص والكشف الأمني على الركاب وأمتعتهم البدوية أو المسجلة نفعاً، إذا استطاع الراكب الذي مر بإجراءات الفحص والكشف الأمني أن يتصل براكب آخر لم يمر بعد بهذه الإجراءات ولذلك عند تصميم المنشآت أو تعديلها ينبغي لمديري ومشغلي المطارات أن يضمنوا استبعاد حدوث هذا الاتصال.(28)

(28)المادة 11-3-14 فصل الركاب - الفصل الحادي عشر - المستند 8973 - منظمة الطيران المدني الدولية إيكاو - من 11-29.

ثانياً- الكشف الأمني على الأمتعة المسجلة

إن الغرض من عملية أمن الأمتعة المسجلة هو التأكد من أن الأمتعة المشحونة في الطائرة تنتمي إلى ركاب حقيقيين ومصرح بنقلها بعد خضوعها للمعايير الأمنية الضرورية لذلك ينبغي الامتناع عن شحن أي امتعة مسجلة في الطائرة ما لم تكن قد مرت بإجراءات الأمن التي وضعتها الدولة وينبغي الامتناع عن قبول شحن أي أمتعة في مستودع الطائرة ما لم يكن صاحب الأمتعة راكبا لديه تذكرة سفر سليمة من مشغل الطائرة وجواز سفر سليم، وينبغي ألا يسجل الأمتعة إلا الوكيل أو المندوب المسؤول لمشغل الطائرة بالاضافة الى ذلك ينبغي وضع ترتيبات للكشف الأمني على الأمتعة المسجلة بما لا يؤخر عملية التسجيل العادية ومغادرة الركاب وتسجيل واعداد الأمتعة وشحنها .ويمكن إجراء هذا الكشف قبل التسجيل أو خلاله أو بعده، مع مراعاة ضرورة حضور الركاب خلال تفتيش حقائبهم.(29)

(29)المادة 11-5-1 عملية الأمتعة المسجلة-الفصل الحادي عشر-المستند 8973-منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو- ص11-41 .

أ- قواعد الايكاو: ورد في الملحق السابع عشر بأنه يجب على كل دولة متعاقدة أن تقوم بما يلي:(30)

(30)انظر الملحق رقم 1- الفصل الرابع- المادة 4 - الملحق السابع عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي -ص80 من هذا البحث

• وضع تدابير لتضمن فرز الأمتعة المنقولة في مستودع الطائرة والتي يبدأ نقلها من أراضيها وذلك قبل تحميلها على طائرة مستخدمة في عمليات النقل الجوي التجاري المغادرة من منطقة أمنية مقيدة .

• أن تكفل أن كل الأمتعة التي تنقل في مستودع الطائرة والمقرر نقلها على رحلات تجارية محمية من التدخل غير المصرح به، منذ نقطة فرزها أو قبولها في عهدة الناقل الجوي، أيهما يحدث أولاً، الى حين أن تغادر الطائرة التي ينبغي أن تنقلها . وان كان هناك أي مساس بسلامة أمتعة المستودع، يجب اعادة فرز أمتعة المستودع قبل وضعها على متن الطائرة .

• أن تضمن عدم قيام مشغلي شركات النقل الجوي التجاري ينقل أمتعة اشخاص غير موجودين على متن الطائرة الا اذا تم تحديد الأمتعة على أنها غير مصحوبة واخضاعها لفرز ملائم .

• أن تكفل فرز الأمتعة المحولة التي تنقل في مستودع الطائرة قبل تحميلها على متن الطائرة المستخدمة في عمليات النقل الجوي التجاري، ما لم تكن لديها اجراءات تحقق وتنفذ باستمرار بالتعاون مع الدول المتعاقدة الأخرى، حسب الاقتضاء، اجراءات تضمن أن هذه الأمتعة المحولة قد خضعت للفرز على مستوى ملائم في نقطة بداية الرحلة وتوفرت لها فيما بعد الحماية من التدخل غير المصرح به منذ نقطة بداية عملية الفرز في مطار منشأ الرحلة حتى مغادرة الطائرة في مطار التحويل.

كما ينبغي للسلطة المختصة أن تلزم مشغلي الطائرات بالتحقق من أن الأمتعة المسجلة النقل على الطائرة هي أمتعة ركاب حسني النية وتسمى هذه الخطوة عزو الأمتعة إلى الركاب ينبغي عموما الامتناع عن شحن الأمتعة المسجلة في مستودع الطائرة ما لم يتوافر ما يلي:

- أن يكون الراكب صاحب الأمتعة قد سجل نفسه للسفر على الرحلة الجوية التي ستنقل هذه الأمتعة.

- أن تكون الأمتعة المسجلة قد وضعت في منطقة من المطار لا يدخلها سوى الأشخاص المصرح لهم بدخولها، وذلك قبل شحن هذه الأمتعة.

- يمكن عزو الأمتعة إلى الراكب بطريقة يدوية بسيطة أو بطريقة شبه آلية، أو بطريقة آلية إلكترونية متطورة تعجل انسياب الحركة. وينصح للمطارات ذات معدلات مرور الركاب المرتفعة باستخدام نظام آلي.(31)

(31)المواد 1،2،3،4 عزو الامتعة الى الركاب – الفصل الحادي عشر – المسند 8973–منظمة الطيران المدني الدولية الايكاو –ص11–42

ب–حماية الأمتعة المسجلة

• ينبغي أن توضع منافذ مناطق الأمتعة المسجلة موضع السيطرة لمنع الوصول إليها بدون تصريح والعبث بها ودس أي مواد مقيدة أو أجهزة متفجرة فيها. وهذا قد يتطلب تنفيذ تدابير أمنية في مناطق تخزين الأمتعة، ومناطق تحويل الأمتعة، ومناطق إيداع الأمتعة في ساحات الطائرات، وفي مناطق نظام مناولة الأمتعة.

• ينبغي حماية الأمتعة المسجلة من التدخل بدون تصريح من نقطة قبولها حتى وان كانت هذه النقطة مكتب تسجيل خارج المطار إلى نقطة مغادرتها على متن الطائرة كما وينبغي أن تظل الأمتعة المسجلة التي تم الكشف الأمني عليها موضوعة تحت المراقبة في جميع الأوقات. وفي حالات الخطر الزائد قد تلزم حراستها من منطقة فرز الأمتعة إلى أن تحمّل على الطائرة، أو أن تنقل في مركبات وعربات مغلقة وموصدة.(31)

(31)المواد 1،4 حماية الامتعة المسجلة– الفصل الحادي عشر – المسند 8973–منظمة الطيران المدني الدولية الايكاو – ص11–48

فالهدف من الكشف الأمني على الأمتعة المسجلة هو منع إدخال البنود المقيدة إلى المناطق الأمنية المقيدة ومنع وضعها في مستودع الطائرة وينبغي تطبيق الكشف الأمني على جميع أمتعة المنشأ والأمتعة المحولة ولا بأس من إعفاء الأمتعة المحولة من إجراءات الكشف الأمني إذا كانت دولة التحويل قد اتفقت مع دولة المنشأ على عدم تكرار الكشف الأمني وكانت كل منهما مقتنعة بأن الكشف الأمني قد تم على النحو السليم على الأمتعة المسجلة باسم الراكب في نقطة المنشأ وظلت بعد ذلك في منأى عن التدخل غير المشروع لغاية لحظة المغادرة في مسار التحويل، وينبغي أن تكون هذه الاتفاقات ثنائية أو على شكل مذكرة تفاهم أو على شكل اتفاقات الوقفة الأمنية الواحدة.

والكشف الأمني على الأمتعة المسجلة ينبغي أن ينفذ بالتفتيش اليدوي أو بمعدات الأشعة السينية أو بكاشفات المتفجرات والمواد الخطرة، أو بأي مزيج من هذه الوسائل أو بواسطة كلاب شم المتفجرات. ولغرض التسهيل يمكن التقليل إلى أدنى حد من كمية الأمتعة التي تفتش يدوياً، وذلك باستخدام كاشفات عصرية واجراءات سليمة يقوم بها موظفون حصلوا على تدريب جيد ويتمتعون بالمهارة الضرورية .(32)

(32)المواد1،4 الكشف الامنيعلى الامتعة المسجلة– الفصل الحادي عشر – المستند 8973–منظمة الطيران المدني الدولية الايكاو –ص11–49 .

ثالثاً: الكشف الامني على البضائع(Cargo)

ينبغي تجهيز البضائع للنقل جوا في بيئة تشغيل فريدة من نوعها وبموجب أربعة مبادئ أساسية هي:

- أن الطائرة التي تحمل بضائع وبريد ينبغي أن تشغل في بيئة مأمونة.
- جميع البضائع والبريد ينبغي أن تخضع لضوابط أمنية سليمة، تشمل الكشف الأمني حسب الاقتضاء، قبل تحميلها على أي طائرة ركاب مشغلة في عمليات النقل التجاري الجوي أما البضائع التي لا يمكن القطع فورا بامنها فينبغي وضع أقصى قدر من التركيز على فرزها الأمني بمعدات الأشعة السينية أو نظم كشف المتفجرات أو أي أساليب أخرى مناسبة .
- شحنات البضائع والبريد التي خضعت للضوابط الأمنية وتم الإذن بنقلها جوا ينبغي أن تظل محمية من التدخل بدون تصريح ابتداءً من النقطة التي تم فيها تطبيق الضوابط الأمنية والانتهاء بمغادرة الطائرة.

ملحق رقم (9)

صور لبعض الأجهزة في مطار رفيق الحريري الدولي



قائمة المصادر والمراجع

1_ المؤلفات:

- الشامي، علي حسين، **الإدارة العامّة والتحديث الإداري**، الطبعة الثانية، رشاد برس، 1995.
- خليفة، علي، **المؤسسات العامّة في لبنان**، منشورات زين الحقوقيّة، بيروت، 2018.
- حمّاد سهيل، **إشكاليّة الإرهاب في القانون الدولي العام**، الطبعة الاولى، صادر، لبنان، 2015.
- P St. John, **Air Piracy, Airport Security, and International Terrorism: Winning the War Against Hijackers,** 1991.
- Magnus Ranstorp, **Mapping Terrorism Research, State of the aert, gaps and future direction,** Political Violence,Routledge Taylor& Francis group London and New York, first published 2007,

2_ الأبحاث والدراسات:

- أحمد فارس، **أمن المطار بين القانون والتطبيق**، بحث غير منشور أُعدّ للترقية لرتبة رائد في قوى الأمن الداخلي، معهد قوى الأمن الداخلي، 2022.
- الحركة علي، **أمن المطارات**، بحث غير منشور أُعدّ لنيل ترقية رتبة رائد، المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي دورة النقباء المرشحين لرتبة رائد، 2015.
- دياب حسين، **أمن المطار**، بحث غير منشور أُعدّ لنيل ترقية لرتبة رائد في قوى الأمن الداخلي، 2015، ص: 22.

- سماحة إيلي، **أمن مطار رفيق الحريري الدولي بين الواقع والمعايير الدولية**، بحث غير منشور مُعد للترقية لرتبة رائد في قوى الأمن الداخلي، 2022 .

3_ تقارير:

- حسان خضر، **توسيع مطار بيروت " ضروري".. والجغرافيا ترشّح مطار القليعات**، تقرير نشر على موقع IMLebanon، تاريخ:2015/12/11 ، https://tinyurl.com/yeyjhpea، تاريخ زيارة الموقع: 2023/9/25.
- Mr Knut Billing, Sweden, European Democratic Group, **Air transport and terrorism: how to enhance security ?,** Report, Committee on Economic Affairs and Development, 18 December 2001. https://tinyurl.com/yeyrkbk9.
- **AIRLINE CYBERSECURITY STRATEGY,** Aviation Cybersecurity Strategy, UK Department for Transport, Executive Summary, https://tinyurl.com/mv9pp9cz.

4_ مقالات:

- Martin Gallagher, **An Analysis of the Public Reporting to Lothian and Borders Police on Perceived Terrorism-Related Matters after the**

Glasgow Airport Terrorist Attack in 2007, Articles, Published on 27 Sep 2010. https://cvir.st-andrews.ac.uk/articles/10.15664/jtr.166/.

- Frykberg ER , Tepas JJ 3rd , Alexander RH, **The 1983 Beirut Airport terrorist bombing. Injury patterns and implications for disaster management**. 01 Mar 1989.
-

5_ المواقع الإلكترونيّة:

_ موقع وزارة الأشغال العامّة والنقل : /http://mopw.gov.lb

_ موقع المديرية العامة للطيران المدني: /http://www.dgca.gov.lb/index.php/ar

_ موقع المديريّة العامّة للامن العام اللبناني: https://www.general-security.gov.lb/ar

_ موقع مطار بيروت رفيق الحريري الدولي: /http://www.beirutairport.gov.lb

_ موقع جردية النهار: https://www.annahar.com/arabic/home

_ موقع جريدة الأخبار: /https://al-akhbar.com

_ موقع جريدة الجمهوريّة: /https://www.aljoumhouria.com

_ موقع لبنان الكبير: /https://www.grandlb.com

_ موقع مجلّة الجيش اللبناني: https://www.lebarmy.gov.lb/ar

_ موقع الوكالة الوطنيّة للإعلام nna: /https://www.nna-leb.gov.lb/ar

_ موقع IMLebanon: /https://www.imlebanon.org

_ موقع مستقل: /https://www.grandlb.com/highlights/54065

_ موقع أخبار الأمم المتحدة: /https://news.un.org/ar

_ موقع فرنسا24: /https://www.france24.com/ar

_ موقع سيكوريتا: /https://www.securitas.fr

_ موقع وزارة العدل لحكومة الولايات المتحدة: https://tinyurl.com/38tsxutj

فهرست